KK

P L A N

tot het aanleggen van gemeenschaps-
middelen tusschen Pietermaai, Stads-
zyde, Scharlo en Overzyde, ontwor-
pen door den Gouverneur der kolo-
nie Curaçao en toegelicht door eene
Commissie van deskundigen.



bridges
curacao
06

Beste Jossy:

Hierbij een belangrijk stuk van je verzameling.

Uit het stuk zult ge zien, dat reeds in 1868 het plan ontworpen was tot den aanleg van een pontonbrug.

By advies van de Heeren Commissie-mannen, waaronder je grootvader [illegible], [illegible] zij zich bij [illegible] tegen het plan verzet. Zie blz. 22

Groetend

[illegible]

Cur. 19/2/41

Er bestaan bovendien:

1. Bescheidene Bemerkingen op het "Plan tot het aanleggen van gemeenschapsmiddelen tusschen Pietermaai, Stadszyde, Scharlo en Overzyde, enz." dd. Curaçao 1 Mei 1868, geteekend: S.E.L.Maduro, Jeudah Senior, Abm. Capriles, Abm. J. Senior, en J.R.Mendes"
2. Eenige teregtwyzingen op de brochure getiteld "Bescheidene Bemerkingen op het Plan tot het aanleggen, enz.", dd. Curaçao 10 Juli 1868,

PLAN

tot het aanleggen van gemeenschaps-middelen tusschen Pietermaai, Stadszyde, Scharlo en Overzyde, ontworpen door den Gouverneur der kolonie Curaçao en toegelicht door eene Commissie van deskundigen.

Reeds voor jaren was de aandacht des ondergeteekenden gevestigd op de vraag: of niet gemakkelyker middel van gemeenschap tusschen de wyken: Overzyde, Stadszyde met Pietermaai, en Scharlo, door het daarstellen van bruggen, in plaats van met veerponten, zoude kunnen worden tot stand gebragt.

Zoo velen hy ondergeteekende daarover onderhield, vond hy, met opzigt tot het wenschelyke daarvan, steeds byval. Er was echter eene reden, die de zaak min verkieslyk maakte; zy lag in de toen nog bestaande slaverny. Door haar toch kon menig, niet vermogend, bezitter van slaven dezen tegen een kleine wekelyksche opbrengst, als pontvoerder vry laten om in eigen onderhoud te voorzien, en gelyktydig toch een zeer belangryken intrest verkrygen van de koopwaarde des slaafs, die, overigens, byna vry man was.

De opheffing der slaverny heeft dit bezwaar tegen elk ander middel van gemeenschap, dan met ponten, opgeheven.

De ondergeteekende acht het byna onnoodig het betoog te leveren, hoezeer de belemmering van gemakkelyke communicatie tusschen de drie geheel op zich zelve gelegen deelen, die het stads-district vormen, ten nadeele en tot ongerief van het dagelyksch leven, van de verkeering, zelfs van den omzet van zaken, en daardoor tot algemeen nadeel strekt.

De overvaart van elk dier deelen, van het éene naar het andere, met de hier gebruikelyke ponten, moge deze minder verkieslyke wys van passage, door lengte van tyd, en by gemis van elk ander middel, eenige waarde hebben gegeven; het valt niet te miskennen, dat er velen zyn, die altyd hoogel[illegible] opzien tegen het overvaren van het [illegible] deel naar het andere; zoo zelfs, dat menigeen in elk deel, *byna*

nooit, een ander deel bezocht heeft. Die tegenzin is dan ook natuurlyk als men let op den tyd en de wyze van overtogt zelf. Behalve het ongemak toch, om over de 350 voet breede haven met een traag voorwaarts gestuwd wordende eenriems-, doorgaans niet overdektepont, soms onder *hevige regenbuijen*, doch meestal, met den hier waaijenden *killen Noordoosten wind*, een geruimen tyd, *(6 à 8 minuten)*, op het water te moeten zyn, en zulks, nadat de passant soms verhit aan de landingsplaats aankomt; is dáár altyd, hoe zeldzaam zich ook ongelukken voordoen, het gevaar aan verbonden, dat een pont lek mogt worden of de roeispaan breken, of door onstuimig water of andere redenen, gelyk zich wel eens hebben voorgedaan, mogt afdryven, met kans, om de haven uit- en in zee te loopen; juist waar, vóór de haven, een byna altyd hoogrollende baar is, en de plaats van overvaart zich zoo naby die mouding bevindt.

De ondergeteekende herinnert zich, om van andere ongelukken, die bekend zyn, niet te gewagen, twee gevallen, waarvan hy zelf ooggetuige was; en wel één, waarby een beschonken pontvoerder met een pont vol jonge meisjes, die uit de school naar de stadszyde keerden, byna in volle zee geraakte en niet dan met groote inspanning van anderen, teruggehaald werd; gezwegen nog van de bezwaren voor zieken en het verkrygen van spoedige genees- of heelkundige hulp en de omstandigheid, dat men dikwyls in den nacht geen pont aan de aanlegplaats, of den pontvoerder beschonken of onwillig vindt. Hoe ook de Politie daartegen trachte te waken, die gevallen zyn niet zeldzaam en menigeen heeft aan de aanlegplaats op Scharlo soms den weg terug over Pietermaai moeten nemen, om dáár, of op Overzyde te komen.

Het is dan ook natuurlyk, dat menigeen, by dien overtogt min of meer ernstige ongesteldheden opdoet, en dat op Curaçao rheumatische ziekten aan de orde van den dag zyn.

Hoe menig uur van onrust werd bovendien niet soms door menige zorgende moeder doorgebragt? Hoe moeijelyk is het niet, om de middelen van toezigt en geleide te vinden voor hen, die, in het belang van het onderwys hunner kinderen, dezen ter school wenschen te zenden aan de andere zyde der haven, dan die zy bewonen, en dus hun dartel kind, met zyne overmoedige speelnooten moeten toevertrouwen aan de overvaart der haven met een, overigens, weinig bewaakte pont, waarvan de stuurman aan zyne passanten den rug moet keeren?

En dan nog zyn daar ten slotte, de belangen van den landbouw, waarvan nu de producten, om de moeiten en kosten der overvaart, doorgaans alleen verkocht en rondgevent kunnen worden aan den kant waar de plantages, die ze verschaffen, gelegen zyn.

By al de evenvermelde bezwaren tegen de overvaart met ponten, komt thans nog het verschil tusschen vroeger tyd en heden. Onder het bestaan der slaverny was het geene zeer bezwarende zaak een eigen tentpont, met een slaaf als pontvoerder, te bezitten of ter leen te ontvangen, waarby de pontvoerder overigens voor huisselyke dienst gebezigd kon worden; thans is het aanhouden van een pont voor eigen gebruik een zoo lanig groot bezwaar, dat er byna niemand gevonden wordt, die de onkosten er voor veil heeft.

Maar bovendien was hier vroeger het gebruik van rytuigen v...

personen-vervoer schier onbekend en is dat juist thans geheel omgekeerd. Rytuig en paarden met ponten of op vlotten over te zetten, heeft eigenaardige bezwaren, en vermits de uiteinden, zoowel van Pietermaai en Scharlo, als van Overzyde, zóó ver van de haven gelegen zyn, dat menigeen, in plaats van te wandelen, een rytuig verkiest, moet hy, die van het ééne gedeelte, op een eenigzints verwyderd deel van het andere, met eenig gemak, wenscht te komen, (hetgeen vooral voor vrouwen het geval is) zich van twee rytuigen, een aan iedere zyde van de haven, voorzien.

De ondergeteekende meent dat ook die stand van zaken heeft medegebragt, dat zich hier geene huurkoetsiers of vrachtryders voordoen.

Eindelyk waren de ponten, zoo als reeds is opgemerkt, in vroeger tyd een middel voor meesters van slaven, om dezen, als zy geen ander werk voor hen hadden, met voordeel als publiek pontvoerder te bezigen, waardoor zy voor zich zelven een kleine wekelyksche opbrengst en voor hun slaaf het middel van genoegzaam levensonderhoud vonden. Ook dat bestaat thans niet meer, en daar het pontvoeren een gezocht leven voor den neger schynt te zyn, vermoedelyk omdat hy daarmede aan zyne zucht van willekeur om te werken of niet te werken kan toegeven, worden steeds velen hunner, door het groot aantal ponten, die in dienst zyn, maar waarvan dagelyks eenigen, uit traagheid van den voerder, niet van dienst zyn, van andere diensten, die tot den werkkring des negers behooren, maar vooral voor den hier zoozeer op prys te stellen landbouw, afgetrokken.

Dit alles heeft den ondergeteekende, met het oog op art. 172 van het Reglement op het beleid der Regering, genoopt tot het omzien naar middelen, waardoor de bovenvermelde bezwaren uit den weg zouden worden geruimd; waardoor eene gemakkelyker communicatie tusschen de drie deelen van het stadsdistrict zou worden tot stand gebragt; waardoor de pontvaart niet geheel verdrongen, integendeel als een beroep van vrije industrie zou in stand blyven, zoodanig, dat een tal yvere pontvoerders *gelyke* of *meerdere* inkomsten zouden hebben, dan zy zelfs thans genieten; doch waarby voor hen, die niet volyverig zyn, de concurrentie der yverigen tot een spoorslag of dwangmiddel zou strekken tot arbeid; en wel tot een arbeid, waarby zy in het koloniaal belang nuttiger en voordeeliger zouden zyn, landbouw en handwerksberoepen; eindelyk, waardoor een ieder van het eene op het andere deel van het stadsdistrict zou kunnen komen op de wyze, waarop hy dit mogt verkiezen.

Het middel daartoe heeft de ondergeteekende gevonden in het leggen van een pont- of schipbrug over de haven en een tweede brug over het Waaigat; door die twee brugstelsels zouden de drie deelen aan elkander verbonden zyn.

Alleen leverde de vraag: *waar,* moeijelykheden, die echter uit den weg geruimd zyn. De bruggen moeten namelyk altyd gelegenheid geven aan groote en kleine schepen voor passage, en het openen daarvan voor de doorvaart moet niet te veel tydverlies veroorzaken, of de geregelde passage stremmen. Op de beide aanlegplaatsen voor de ponten op de Stads- en Overzyde zou het leggen van een brug bezwaarlyk daaraan kunnen voldoen, omdat die plaatsen te digt liggen aan den mond van de haven, zoodat schepen met staand zeil binnen-

komende, nu eens aan ly, dan te loevert, naar gelang van wind en gelegenheid, tot kort by het Waaigat moeten kunnen doorvaren, en dus de brug, ook al kon die op *elk* punt geopend worden om doorvaart toe te laten, dan nog altyd de scheepvaart zeer belemmeren zou.

By het havenreglement van 14/15 January 1862 P. B. No. 2, is echter, even als in een vroeger Havenreglement, bepaald dat alle schepen, vóórdat zy aan het Waaigat komen, de zeilen moeten stryken; dáár is dus dat bezwaar niet meer aanwezig, en worden zy van daar, verderop in de haven, met trossen of boegseren gebragt, ter plaatse waar zy behooren; zoodat eene voor opening vatbare breuk in de brug, ter genoegzame breedte, naar gelang van het schip en op de verkiesselykste plaats aangebragt, afdoende is. Bovendien kunnen aan en by de brug middelen worden aangebragt, die het verhalen gemakkelyk maken.

Wordt dus de brug over de haven geslagen aan gene (Noord) zyde van het Waaigat met een breuk van 28 Ned. Ellen, ter plaatse waar dat het best wordt geoordeeld, dan is het bezwaar voor de scheepvaart overwonnen en behoudt de pontvaart hare eigen plaats.

Moge aanvankelyk, by ongewoonte, het openen der brug eenig oponthoud veroorzaken, by meerdere geoefendheid van het dienstdoend personeel kan dat al spoedig minder worden, en men mag zelfs onderstellen, dat het openen van de brug op zoodanige uren kan gesteld worden, als voor de passage min stoorend is.

Voorts zou de brug zoodanig geconstrueerd worden, dat die door boogen of tusschenruimten van de brugschepen of ponten, de doorvaart van sloepen, water- en laad-ponten en andere vaartuigen zonder mast toelaten, zoodanig dat ook aan dat middel van passage geen nadeel toegebragt en niet, voor elk van die *kleine* vaartuigen, de brug geopend behoeft te worden.

Nu bevindt zich aan de Noordzyde van het Waaigat een uithoek van de zoogenaamde Kleine Werf van den Heer J. A. Jesurun, dewelke zonder groote waarde voor dien Heer is, en die ZEd. met belangstelling in het groote doel en met zyne bekende gezindheid om medetewerken, waar het de groote belangen der kolonie, vooral waar het industrie betreft, bereid is aan het Gouvernement, op niet bezwarende voorwaarden, af te staan, (altyd volgens dezerzyds gedane toezegging van geldelyke renumeratie.) Dat punt van de Kleine Werf op Scharlo, waar het noodig is, gedempt wordende, levert, even als Scharlo, terrein voor de twee bruggen, zoowel die over de haven, als naar Stadszyde.

Als punt van aansluiting aan Overzyde zyn twee wegen te kiezen. De eene op en over de werf des Heeren Blasini qq., want ook deze is willig, even als de Heer Jesurun, mede te werken, om eene nuttige zaak tot stand te brengen, en wil dus, evenzeer op niet bezwarende voorwaarden, zyn werf daartoe beschikbaar stellen en op het terrein van zyn koraal een ryweg afstaan van zoodanige breedte als noodig is, met een afdak, hetwelk weggebroken wordende, een ruime ryweg zou geven, uitkomende in de werfstraat (Olanda), die reeds in het loopende jaar door rotsverbryzeling genoegzame breedte heeft gekregen voor een ryweg; terwyl toch bovendien het voornemen bestaat om die straat allengs nog meer te verbreeden. Voorts is

reeds in de rigting Zuidwaarts een muur, die, zonder regt, voor weinige jaren door de bewoners van een stuk publieke grond, gelegen aan de Zuidzyde van de Werf-straat, tegen over het pand van Dr. de Veer, is opgetrokken, weggeruimd, zoodat die straat thans doorloopt naar de Breede-straat vóór langs de afdaken, die in de strekking van Noord naar Zuid staan, op het terrein hetwelk door dien muur afgesloten werd. Ook is men dezerzyds in onderhandeling om de evengenoemde afdaken van Gouvernementswege aan te koopen, als wanneer die oude, de straat ontsierende huisjes, zouden afgebroken worden en de straat over den grond daarvan loopen.

In de rigting noordwaarts zou de brugpassage in de Werf-straat toegang verleenen naar de daarop uitkomende straten.

Een ander middel van aansluiting met Overzyde zou zyn in het leggen van een dam of kade langs den Waterkant, die daar zeer ondiep en voor scheepvaart onbruikbaar is, van de Breedstraat tot aan de bovengenoemde werf van den Heer Blasini. Aan dit plan geeft eene Commissie van deskundigen, die straks vermeld zal worden, de voorkeur, en de ondergeteekende zou zich daarmede zeer wel kunnen vereenigen; te gereeder, omdat daardoor de belangen der eigenaars van panden langs dien waterkant, gelyk de genoemde Commissie tegt opmerkt, zeer zouden worden bevorderd. Bovendien zou de kaai tot ligplaats voor schepen kunnen dienen.

Het plan van de hierboven omschreven werken is bereids door den Heer Kapitein der Genie en, na hem, door evengenoemde Commissie van deskundigen, waarvan ook hy lid was, met vereischte zorg en naauwkeurigheid bewerkt; het is geraamd op *f* 150,000 à *f* 200,000, en kan voor dien prys tot stand gebragt worden. Tevens zou daarmede gepaard gaan een jaar, of meer, van niet onbelangryke werkzaamheden en verdiensten aan onze scheepstimmerwerven, wanneer de gezamentlyke exploiteurs daarvan, zich wilden verstaan tot de levering der noodige brug-schepen of ponten.

Om echter zoodanig kapitaal te durven besteden voor eene zaak, zeker van publiek nut, maar waarin toch tot heden toe, zy het al met de daaraan verbonden bezwaren, voorzien was; terwyl, by onbekendheid van beter middel, men er aan gewoon is geworden niet al te zeer op de bezwaren van het bestaande te letten, begreep de ondergeteekende, dat, met het door hem te doen voorstel, tevens gepaard zou moeten gaan een middel om zoodanige uitgave, als vereischt wordt, op voldoende wys te wettigen.

Ook hierin is hy beter, dan hy durfde verwachten, geslaagd; immers vindt hy in de daarstelling, die hy beoogt, de zekerheid van een niet onbeduidend geldelyk voordeel voor de Koloniale kas.

Aannemende, dat zy, die met ponten overvaren, de passagegelden daarvoor veil hebben, heeft hy gemeend, by het vervallen van een groot deel der ponten, toch op de pontgelden te mogen rekenen en die, op den thans wettelyk vastgestelden voet der pontgelden, als tolgelden op de brug, te laten gelden.

Herhaalde naauwkeurige opnemingen, op onderscheiden wyzen en door onderscheiden beambten gedaan, hebben voortdurend, zonder noemenswaardig verschil, tot dezelfde resultaten geleid. Ten slotte is de

Districts-Commissaris belast geweest met eene opneming van *drie* zondagen en *zes* werkdagen; ook de uitkomsten daarvan komen overeen met de vroeger door anderen, o. a. den wachtmeester der maréchaussées en de boden, gedane opnemingen. Ondergeteekende zal zich dus in de cyfers thans alleen houden aan die, welke de Districts-Commissaris verkreeg, vermits die *minder* leveren dan de anderen, t. w.:

1 Zondag	van	5,058	passagiers.
1 „	„	5,203	do.
1 „	„	5,204	do.
	te zamen	15,465	do.

dus gemiddeld ⅓ a 5,155 personen per Zondag.

De werkdagen als volgt:

1e. dag	van	3,788	passagiers.
2e. „	„	4,216	do.
3e. „	„	4,159	do.
4e. „	„	4,210	do.
5e. „	„	4,034	do.
6e. „	„	3,563	do.
	te zamen	23,970	passagiers.

dus gemiddeld ⅙ á 3,995 per dag.

Stelle men nu als zekerheid: Zondag á 5,000 passagiers, dus voor 52 weken (andere feestdagen als gewoon gerekend) 260,000 passagiers,

waarvan ½ 1 ct. betaalt	ƒ 1,300. —	
en ½ 2½ „ „	„ 3,250. —	
dan leveren 52 Zondagen		ƒ 4,550. —
de werkdagen á 3,500 passagiers, dus tegen 313 dagen 1,095,500 passagiers,		
waarvan ½ tegen 1 ct.	ƒ 5,477. 50.	
½ „ 2½ „	13,693. 75.	
dan leveren 313 dagen		„ 19,171. 25.
dus krygt men per jaar		ƒ 23,721. 25.
Men trekke 1000 passagiers daags, af, die men stelt, dat met ponten zullen overvaren, mede de helft á 1 ct. en de andere helft á 2½ ct., dus ter somma van		„ 6,387. 50.
dan blyft er een saldo van		ƒ 17,333. 75.

Hoezeer nu het tolgeld voor elken passant 2½ cts. zou bedragen, stelt men slechts de helft van de passagiers op 2½ cts. en de wederhelft op 1 ct. per persoon, met het doel om ook, even als met de ponten het geval is, de minvermogenden voor 1 ct. te laten passeren. Dus aannemende, dat de helft der passanten uit minvermogenden bestaat, stelt men tevens dat 1000 personen daags, wat niet waar-

schynlyk is, de voorkeur zullen blyven geven aan de passage met ponten.

Overigens zyn al de cyfers als minimum gesteld, zonder byberekening van *goederen-vrachten*, waarvoor, mogen zy al grootendeels met ponten blyven geschieden, toch allengs met hand- ezel en ossenkarren vermoedelyk de brug menigvuldiger zal verkozen worden, en waarvoor ook een tol gesteld zal moeten worden.

Verder zyn onder het cyfer van vermoedelyke opbrengst niet begrepen de pontgelden voor de passage op Scharlo, die de ondergeteekende by de passage over de brug derwaarts (mits van die brug *alleen* gebruik gemaakt worde) zou wenschen te stellen op 1 of 2 cents heen en terug, terwyl voor het vereenigd gebruik van de 2 bruggen slechts alleen de evenvermelde tol van 2½ cents (1 ct. voor onvermogenden) betaald zou behoeven te worden.

Als regel zou in het belang van de scheepvaart moeten gelden dat er nooit bruggelden voor schepen of vaartuigen gevorderd zouden mogen worden; ook de kaaijen zouden vry moeten blyven en de belangen der scheepvaart, kosteloos bevorderd, en met voorrang boven de passanten; alles onverminderd de loods- en havengelden, die op denzelfden voet als thans zouden blyven bestaan, behoudens de wyzigingen in de loodsdienst, waarop door de Commissie gewezen wordt; maar waarby de titularis eenige verbetering in inkomsten zou ondergaan.

Eindelyk; en dit is een belangryk punt, zyn in het cyfer van verwachte inkomsten niet begrepen de tolgelden voor passage met rytuigen, paarden, ezels, ossen en klein vee, voor allen van welke toch ook een betrekkelyk kleine tol gesteld zou moeten worden, waardoor, in verband met de brug op Scharlo, weder een baat te meer zou worden verkregen.

Met opzigt tot de aanblyvende ponten verdient opgemerkt te worden, dat voor een inkomen van ƒ 1. 50 daags, voor iedereu pontvoerder, om te zamen het bovenvermeld bedrag van ƒ 6387. 50 's jaars, te erlangen, ten minste 12 pontvoerders een goed middel van bestaan kunnen hebben; terwyl dan daarin nog niet begrepen is het aanzienlyk bedrag van vrachten van koopmansgoederen, die van scheepsboord naar Overzyde of elders worden vervoerd. Moge al het vervoer ook door karren en andere voertuigen over de brug toenemen, toch zal, ten allen tyde, die dienst der ponten benuttigd worden.

Stelt men nu dat, vóór alles, moet worden verkregen:

1. een interest van 5 % van een kapitaal berekend op ƒ 175,000.— dus	ƒ 8,700.—
2. voor 4 brugwachters op de groote en 2 op de kleine brug, die elkander over en weer behulpzaam kunnen zyn, en waarvan 2 tevens tolgaarders; 2 á ƒ 600.— 's jaars en 4 á ƒ 500.—	„ 3,200.—
dus	ƒ 11,900.—

dan is het *minimum* van te wachten opbrengst ƒ 5,433 voor reparatie en aflossing of belegging van een nieuw kapitaal, waaruit later een nieuwe brug te maken.

Districts-Commissaris belast geweest met eene opneming van drie zondagen en zes werkdagen; ook de uitkomsten daarvan komen overeen met de vroeger door anderen, o. a. den wachtmeester der maréchaussées en de boden, gedane opnemingen. Ondergeteekende zal zich dus in de cyfers thans alleen houden aan die, welke de Districts-Commissaris verkreeg, vermits die minder leveren dan de anderen, t. w.:

1 Zondag	van	5,058	passagiers.	
1	„	„	5,203	do.
1	„	„	5,204	do.
	te zamen	15,465	do.	

dus gemiddeld ⅓ a 5,155 persoon per Zondag.

De werkdagen als volgt:

1e. dag	van	3,788	passagiers.	
2e.	„	„	4,918	do.
3e.	„	„	4,169	do.
4e.	„	„	4,210	do.
5e.	„	„	4,094	do.
6e.	„	„	3,523	do.
	te zamen	23,970	passagiers.	

dus gemiddeld ⅙ á 3,995 per dag.

Stelle men nu als zekerheid: Zondag á 5.000 passagiers, dus voor 52 weken (andere feestdagen als gewoon gerekend) 260,000 passagiers,

waarvan ½ 1 ct. betaalt.............ƒ 1,300. —
en ½ 2½ „ „ ....„ 3,250. —

dan leveren 52 Zondagen..................ƒ 4,550. —

de werkdagen á 3,500 passagiers, dus tegen 313 dagen 1,095,500 passagiers.

waarvan ½ tegen 1 ct...........ƒ 5,477. 50.
½ „ 2½ „ ....„ 13,693. 75.

dan leveren 313 dagen........................„ 19,171, 25.

dus krygt men per jaar......................ƒ 23,721. 25.

Men trekke 1000 passagiers dags, af, die men stelt, dat met ponten zullen overvaren, mede de helft á 1 ct. en de andere helft á 2½ ct., dus ter somma van ....„ 6,387. 50.

dan blyft er een saldo van ....ƒ 17,333. 75.

Hoezeer nu het tolgeld voor elken passant 2½ cts. zou bedragen, stelt men slechts de helft van de passagiers op 2½ cts. en de wederhelft op 1 ct. per persoon, met het doel om ook, even als met de ponten het geval is, de minvermogenden voor 1 ct. te laten passeren. Dus aannemende, dat de helft der passanten uit minvermogenden bestaat, stelt men tevens dat 1000 personen dags, wat niet waar-

schynlyk is, de voorkeur zullen blyven geven aan de passage met ponten.

Overigens zyn al de cyfers als minimum gesteld, zonder byberekening van goederen-zwedren, waarvoor, zoogen zy al grootendeels met ponten blyven geschieden, toch allengs met hand- ezel en ossenkarren vermoedelyk de brug menigvuldiger zal verkozen worden, en waarvoor ook een tol gesteld zal moeten worden.

Verder zyn onder het cyfer van vermoedelyke opbrengst niet begrepen de pontgelden voor de passage op Scharlo, die de ondergeteekende by de passage over de brug derwaarts (mits van die brug alleen gebruik gemaakt worde) zou wenschen te stellen op 1 of 2 cents heen en terug, terwyl voor het vereenigd gebruik van de 2 bruggen slechts alleen de evenvermelde tol van 2½ cents (1 ct. voor onvermogenden) betaald zou behoeven te worden.

Als regel zou in het belang van de scheepvaart moeten gelden dat er nooit bruggelden voor schepen of vaartuigen gevorderd zouden mogen worden; ook de kaaijen zouden vry moeten blyven en de belangen der scheepvaart, kosteloos bevorderd, en met voorrang boven de passanten; alles onverminderd de loods- en havengelden, die op denzelfden voet als thans zouden blyven bestaan, behoudens de wyzigingen in de loodsdienst, waarop door de Commissie gewezen wordt; maar waarby de titularis eenige verbetering in inkomsten zou ondergaan.

Eindelyk; en dit is een belangryk punt, zyn in het cyfer van verwachte inkomsten niet begrepen de tolgelden voor passage met rytuigen, paarden, ezels, ossen en klein vee, voor allen van welke toch ook een betrekkelyk kleine tol geteld zou moeten worden, waardoor, in verband met de brug op Scharlo, weder een baat te meer zou worden verkregen.

Met opzigt tot de aanblyvende ponten verdient opgemerkt te worden, dat voor een inkomen van ƒ 1.50 dags, voor iederen pontvoerder, om te zamen het bovenvermeld bedrag van ƒ 6387. 50 's jaars, te erlangen, ten minste 12 pontvoerders een goed middel van bestaan kunnen hebben; terwyl dan daarin nog niet begrepen is het aanzienlyk bedrag van vrachten van koopmansgoederen, die van scheepsboord naar Overzyde of elders worden vervoerd. Moge al het vervoer ook door karren en andere voertuigen over de brug toenemen, toch zal, ten allen tyde, die dienst der ponten benuttigd worden.

Stelt men nu dat, vóór alles, moet worden verkregen:

1. een interest van 5 % van een kapitaal berekend op ƒ 175,000. — dus ....ƒ 8,700. —
2. voor 4 brugwachters op de groote en 2 op de kleine brug, die elkander over en weer behulpzaam kunnen zyn, en waarvan 2 tevens tolgaarders; 2 á ƒ 600.— 's jaars en 4 á ƒ 500.— ....„ 3,200. —

dus...............ƒ 11,900. —

dan is het minimum van te wachten opbrengst ƒ 5,433 voor reparatie en aflossing of belegging van een nieuw kapitaal, waaruit later een nieuwe brug te maken.

Wordt evenwel aangenomen, dat de cyfers van den Heer Districts-Commissaris reeds een minimum zyn; want dat er ligt één of meer passagiers onopgemerkt kunnen zyn gepasseerd; terwyl de aangeteekenden geteld, dus positief, zyn; terwyl ook de telling van anderen hoogere cyfers levert, dan krygt men voor 5155 passagiers op Zondag 268,060 's jaars tegen:

½ á 1 ct.	*f* 1,340. 30.	
½ „ 2½ „	„ 3,350. 75.	
		f 4,691. 05.

en voor werkdagen voor 3,995 passagiers gedurende 313 dagen 1,250,434 waarvan:

½ á 1 ct.	*f* 6,252. 17.	
½ „ 2½ „	„ 15,621. 42.	
		„ 21,873. 59.
		f 26,564. 64.
Afgetrokken 1000 passagiers á		„ 6,387. 50.
Rest jaarlyksche opbrengst		*f* 20,177. 14.
Zoodat alsdan na aftrek van intressen en brugpersoneel van		„ 11,900. —
Overschiet voor nieuw kapitaal en reparatie		*f* 8,277. 14.

Hetgeen, ook dan alleen als minimum geldt, daar het aannemelyk is, dat de opbrengst aanzienlyk meer zal bedragen, als men let op alles wat, zoo als hierboven is opgemerkt, hierby niet in rekening gebragt is.

Thans blyft nog ter behandeling over de vraag: naar het middel om de noodige fondsen te erlangen.

Naar het oordeel van den ondergeteekende, zou dit gevoegelyk kunnen gevonden worden in: 1°. gelden thans renteloos in de bank liggende ter somma van *f* 50,000.—; 2°. de opbrengst van den verkoop van domeinen op Bonaire; terwyl men het wenschelyk zou achten, dat uit de overwinsten van de brug, minstens een bedrag van intrest in aflossing van het tot daarstelling benoodigd kapitaal, jaarlyks zou worden belegd, om zoodoende een nieuw kapitaal te vormen.

Dit zou kunnen geschieden, indien de genoemde thans renteloos liggende gelden, even als de koopsommen van Bonaire, (dus daaronder het kapitaal voor de bruggen) onder eene afzonderlyke en op zich zelf staande administratie werden gebragt, waaraan, uit de opbrengsten der brugtollen, jaarlyks ter kapitalisering en om rentgevend op hypotheek uit te zetten, zou worden voldaan een intrest van 5%, alsmede zoodanige som van aflossing van kapitaal als de opbrengst, na aftrek der onkosten en zekere som voor de koloniale dienst, zou kunnen opleveren.

Die administratie zou als gegeven voor de hand liggen by de Directie van de Wees- en onbeheerde boedelkamer, op denzelfden voet als die Directie thans opereert met de door haar beheerd wordende kapitalen van de eigenlyke Weeskamer, die aan particulieren toebe-

hoorende en die van het garantiefonds; doch met uitdrukkelyke bepaling dat de evengenoemde gelden niet in het kapitaal van particulieren ter Weeskamer, noch dat van het garantiefonds zouden worden opgenomen; maar, gelyk gezegd is, als eene geheel op zich zelf staande administratie, die, als zoodanig, alleen een deel zou uitmaken van den werkkring der Directie.

Noch het kapitaal der Weeskamer, noch dat van particulieren, te zamen groot *f* 1,044,288. 82½, noch het garantie-kapitaal ad *f* 170,000.— zou met deze operatie iets gemeens hebben, anders dan gelykvormigheid van operatie.

Het kan zyn, dat de ondergeteekende, met anderen sprekende over zyne plannen,—gelyk hy met meerderen gedaan heeft,—verkeerd begrepen is geworden. Althans het is gebleken, dat het gerucht geloopen heeft, alsof het in zyne bedoelingen had *kunnen* liggen, om de zekerheid en waarborg, vooral van het garantie-kapitaal der Weeskamer, in gevaar te brengen of te verminderen.

Hy vertrouwt dan ook, dat de duidelyke uiteenzetting van zyne bedoelingen elk onjuist oordeel zal doen ophouden; te meer, wanneer hy hierby voegt, dat hy juist thans zich onledig houdt met het beramen van middelen om de zekerheid der fondsen der Weeskamer meer dan thans te waarborgen, en om gelyktydig die administratie, wier werking hier zoo gunstig is, in staat te stellen tot meerdere uitbreiding van haren werkkring, met eene doeltreffende garantie voor hen, die hunne gelden by die administratie uitzetten.

Tot dus ver het plan, zoo als de ondergeteekende het ontwierp en hetwelk hy, na het rapport van den Kapitein der Genie, in handen eener daartoe door hem benoemde Commissie stelde.

Die Commissie meent hy, dat, met alle regt, *deskundig* kan genoemd worden, als bestaande uit de HH.: Kapitein Luitenant ter Zee, Stations Kommandant: *Phaff;* den Kapitein der Genie: *van Riemsdyk;* den Havenmeester en Loods: *Gaerste;* den Heer *G. J. R. de Lima*, vroeger zeevarende, thans grondeigenaar en lid der Regtbank, en den Heer: *Willemsen*, 2e. Luitenant der Artillerie, welke laatste zich tevens met de functien van Secretaris heeft willen belasten.

Deze Commissie met yver werkzaam zynde, leidde er toe, dat, buiten haar om, het doel eenigermate vermoed werd, en dit gaf aanleiding, dat de ondergeteekende al ras van drie verschillende kanten, adressen ontving, houdende bezwaren tegen het, *by geruchte*, omloopend voornemen.

De ondergeteekende betreurde het, dat de adressanten in zyn oog te voorbarig, en daardoor, in meer dan één opzigt, onjuist geweest en tot valsche gevolgtrekkingen gebragt waren;—immers door zich op *losse geruchten* te gronden en daaruit als gevolgtrekkingen afteleiden, wat nooit in zyne bedoelingen had gelegen of kunnen liggen. Hy vond zich dan ook verpligt, om, op grond van het nog niet eens vastberaamde—veel min tot publiciteit gekomen—plan, eene beschikking te nemen, die voor de adressanten niet veel bevredigends kon hebben. Hy althans meende, dat de waarde van zyn ambt hem verbood, om zich in zyne regeringsdaden op losse geruchten aansprakelyk te stellen, of om op adressen, die alleen op geruchten steunden, te mogen beschikken.

Wordt evenwel aangenomen, dat de cyfers van den Heer Districts-Commissaris reeds een minimum zyn ; want dat er ligt één of meer passagiers onopgemerkt kunnen zyn gepasseerd ; terwyl de aangeteekenden geteld, dus positief, zyn ; terwyl ook de telling van anderen hoogere cyfers levert, dan krygt men voor 5158 passagiers op Zondag 258,060 's jaars tegen :

¼ à 1 ct. .... ƒ 1,340. 30.
½ „ 2½ „ .... „ 3,350. 75.
ƒ 4,691. 05.

en voor werkdagen voor 3,995 passagiers gedurende 313 dagen 1,250,434 waarvan :

¼ à 1 ct. .... ƒ 6,252. 17.
½ „ 2½ „ .... „ 15,621. 42.
„ 21,873. 59.

ƒ 26,564. 64.

Afgetrokken 1000 passagiers à .... „ 6,387. 50.

Rest jaarlyksche opbrengst.................... ƒ 20,177. 14.
Zoodat aldaan na aftrek van intressen en bruggeroneel van .... „ 11,900. —

Overschiet voor nieuw kapitaal en reparatie........ ƒ 8,277. 14.

Hetgeen, ook dan alleen als minimum geldt, daar het aannemelyk is, dat de opbrengst aanzienlyk meer zal bedragen, als men let op alles wat, zoo als hierboven is opgemerkt, hierby niet in rekening gebragt is.

Thans blyft nog ter behandeling over de vraag : naar het middel om de noodige fondsen te erlangen.

Naar het oordeel van den ondergeteekende, zou dit gevoegelyk kunnen gevonden worden in : 1°. gelden thans renteloos in de bank liggende ter somma van ƒ 50,000.— ; 2°. de opbrengst van den verkoop van domeinen op Bonaire ; terwyl men het wenschelyk zou achten, dat uit de overwinsten van de brug, minstens een bedrag van intrest in aflossing van het tot daarstelling benoodigd kapitaal, jaarlyks zou worden belegd, om zoodoende een nieuw kapitaal te vormen.

Dit zou kunnen geschieden, indien de genoemde thans renteloos liggende gelden, even als de koopsommen van Bonaire, (dus daaronder het kapitaal voor de bruggen) onder eene afzonderlyke en op zich zelf staande administratie werden gebragt, waaraan, uit de opbrengsten der brugtollen, jaarlyks ter kapitalisering en om rentegevend op hypotheek uit te zetten, zou worden voldaan een intrest van 5°/o, alsmede zoodanige som van aflossing van kapitaal als de opbrengst, na aftrek der onkosten en zekere som voor de koloniale dienst, zou kunnen opleveren.

Die administratie zou als gegeven voor de hand liggen by de Directie van de Wees- en onbeheerde boedelkamer, op denzelfden voet als die Directie thans opereert met de door haar beheerd wordende kapitalen van de eigenlyke Weeskamer, die aan particulieren toebe-

hoorende en die van het garantiefonds ; doch met uitdrukkelyke bepaling dat de evengenoemde gelden niet in het kapitaal van particulieren ter Weeskamer, noch dat van het garantiefonds zouden worden opgenomen ; maar, gelyk gezegd is, als eene geheel op zich zelf staande administratie, die, als zoodanig, alleen een deel zou uitmaken van den werkkring der Directie.

Noch het kapitaal der Weeskamer, noch dat van particulieren, te zamen groot ƒ 1,044,283. 82½, noch het garantie-kapitaal ad ƒ 170,000.— zou met deze operatie iets gemeens hebben, anders dan gelykvormigheid van operatie.

Het kan zyn, dat de ondergeteekende, met anderen sprekende over zyne plannen,—gelyk hy met meerderen gedaan heeft,—verkeerd begrepen is geworden. Althans het is gebleken, dat het gerucht geloopen heeft, alsof het in zyne bedoelingen had kunnen liggen, om de zekerheid en waarborg, vooral van het garantie-kapitaal der Weeskamer, in gevaar te brengen of te verminderen.

Hy vertrouwt dan ook, dat de duidelyke uiteenzetting van zyne bedoelingen elk onjuist oordeel zal doen ophouden ; te meer, wanneer hy hierby voegt, dat hy juist thans zich onledig houdt met het beramen van middelen om de zekerheid der fondsen der Weeskamer meer dan thans te waarborgen, en om gelyktydig die administratie, wier werking hier zoo gunstig is, in staat te stellen tot meerdere uitbreiding van haren werkkring, met eene doeltreffende garantie voor hen, die hunne gelden by die administratie uitzetten.

Tot dus ver het plan, zoo als de ondergeteekende het ontwierp en betwelk hy, na het rapport van den Kapitein der Genie, in handen eener daartoe door hem benoemde Commissie stelde.

Die Commissie meent hy, dat, met alle regt, deskundig kan genoemd worden, als bestaande uit de HH. : Kapitein Luitenant ter Zee, Stations Kommandant : *Pauw*; den Kapitein der Genie : *von Riemsdyk*; den Havenmeester en Loods : *Udema* ; den Heer *G. J. R. de Lima*, vroeger zeevarende, thans grondeigenaar en lid der Regtbank, en den Heer : *Willemsen*, 2e. Luitenant der Artillerie, welke laatste zich tevens met de functien van Secretaris heeft willen belasten.

Deze Commissie met yver werkzaam zynde, leidde er toe, dat, buiten haar om, het doel eenigermate vermoed werd, en dit gaf aanleiding, dat de ondergeteekende al zaa van drie verschillende kanten, adressen ontving, houdende bezwaren tegen het, *by geruchte*, ontloopend voornemen.

De ondergeteekende betreurde het, dat de adressanten in zyn oog te voorbarig, en daardoor, in meer dan één opzigt, onjuist geweest en tot valsche gevolgtrekkingen gebragt waren ;—immers door zich op *losse geruchten* te gronden en daaruit als gevolgtrekkingen afteleiden, wat nooit in zyne bedoelingen had gelegen of kunnen liggen. Hy vond zich dan ook verpligt, om, op grond van het nog niet eens vastberaamde—veel min tot publiciteit gekomen—plan, eene beschikking te nemen, die voor de adressanten niet veel bevredigends kon hebben. Hy althans meende, dat de waarde van zyn ambt hem verbood, om zich in zyne regeringsdaden op losse geruchten aansprakelyk te stellen, of om op adressen, die alleen op geruchten steunden, te mogen beschikken.

Betreurde de ondergeteekende de voorbarigheid en het gebrek aan kennis der wet, die de zaak beheerscht, zy verwonderden hem nog meer; daar hy de gemaakte bezwaren niet verwacht had en niet verwachten kon.

Hy toch was van oordeel, dat, als, zonder bezwaar voor de belangen van scheepvaart, en zonder krenking van verkregen regten, de door hem beoogde verbetering van communicatie kon tot stand komen, daarin een ongekend groot voordeel, voor de bewoners van het stads-district niet alleen, maar voor *allen* op dit eiland, moest liggen.

Zyn voornemen sproot alleen voort uit zyne belangstelling in vooruitgang; in een medestreven met den geest des tyds; in vermeerdering van welvaart en bloei en uiterlyk aanzien van dat eiland, hetwelk hem, in een veeljarig verblyf, meer dan dierbaar is geworden.—Voorwaar; welke andere bedoelingen kon hebben, hy, die—moge hy hier zyn tyd uitdienen—na weinig jaren zyn Vaderland hoopt terug te zien en dus van zyn project luttel genot zou hebben?—

Mag hy eenmaal aanspraak hebben op een blyvend aandenken, hy wenscht het alleen in de goede schatting en in de harten zyner medeburgers achter te laten, en niet in de ydele verwyzing op een door hem zelf tot stand gebragt werk van openbaar belang.

En dit was de reden, dat hy zich verpligt vond, om, hoevelen ook,—daargelaten de namen en personen—bezwar n tegen zyn plan—ook zonder dat het gekend was, en daarom niet beoordeeld mogt worden—hadden ingebragt, voorttegaan met wat hy nuttig achtte, omdat, ondanks de bezwaren, die werden ingebragt, hy die bezwaren niet overwegend achtte en veeleer in de volvoering van zyn voornemen een goed werk, een werk van blyvend en onberekenbaar nut voor de gansche bevolking, meende te mogen zien.

Het was dan ook daarom, dat hy de by hem ingekomen adressen in handen stelde der Commissie, die daarop hare zienswys heeft uitgebragt en zich, door de bygebragte bezwaren, niet genoopt heeft gevonden, de uitvoering van het geprojecteerd werk te ontraden, maar veeleer om dat met nadruk te ondersteunen en aantebevelen.

Openlyken dank zy daarvoor der Commissie voor de belangryke en moeitevolle volbrenging harer taak toegebragt. Had de ondergeteekende by hare zamenstelling op hare geschiktheid gerekend, zy heeft, door moeite noch onderzoek te ontzien, en door haar grondig gemotiveerd rapport, met de daarby gevoegde teekeningen en plannen, zyne hoogste verwachtingen vèr overtroffen.

Hy biedt daarom thans zyn voorstel aan in de verwachting, dat het met zorg, met naauwgezetheid, met onpartydigheid, *allerwege* zal worden beoordeeld.

Hy zal er prys op stellen, dat de algemeene meening, zoowel vóór, als tegen, op alle onder haar bereik zynde middelen zich kenmerke; daarom geschiedt deze zyne aanbieding in druk, opdat een ieder kunne oordeelen en het wetgevend gezag zich de publieke opinie ten nutte moge maken.

Met vertrouwen laat hy dan de *beslissing* aan hen, die daartoe geroepen zyn. Wordt zyn voorstel dáár verworpen, de overtuiging, ten goede te hebben willen medewerken, zal hem genoeg zyn; en

gaarne zal hy dan zyn ontwerp voor lateren tyd laten, in afwachting, of ná hem, zyn tegenwoordig voorstel, naar anderen meening benuttigd zal kunnen worden.

Eén woord slechts ten slotte tegen de algemeene bezwaren uit het oogpunt van scheepvaart, niet te bevreemden van hem, die als Europeër hier staat. Toen hy zyn bruggenplan ontwierp, had hy het oog op eene der bloeijendste en zich het meest door bedryvigen vooruitgang kenmerkende steden des Vaderlands; maar die tevens eene stad is, waar handels- en scheepvaart-belangen hand aan hand *bovenaan* staan. Hy zag in zyne verbeelding het drukke *Rotterdam*. Hy zag het mastbosch van schepen, dáár door de bruggen in de binnen-havens geborgen, lossende en ladende; schepen van een charter, als zelden *Curaçao* te zien krygt, en hy herinnerde zich hoe hy menigwerf op een der meest bevaren grachten, met een haalpont was overgezet waar nu een prachtige draaibrug staat, tevens een toonbeeld van bouwkunst, zonder dat daardoor de scheepvaart benadeeld wordt, of het nadeel reden tot beklag gaf.

Dat voorbeeld van de schoone, bloeijende, verlichte stad zyns Vaderlands, staat by hem tegen over de bezwaren der adressanten.

Resumerende alsnu de gevolgen, die het geprojecteerd bruggenstelsel voor de kolonie zou opleveren, zoo zyn die:

1°. Naauwere aansluiting tusschen de onderscheiden deelen, die het stadsdistrict vormen, en die, in den tegenwoordigen staat van zaken, een elders ongekende afgescheidenheid en zelfstandigheid van 3 deelen, op zoo klein bestek, daarstellen; maar door welker aansluiting vermeerderd vertier, uitgebreider omzet van zaken, inniger zamenleving, meerdere gelykstelling van allen voor allen, en daardoor ook betere waardeering onderling zouden geboren worden.

2°. Eene onderneming van groot belang, groot gemak en aanzienlyke bezuiniging voor private personen, zoo lang er velen zyn, voor wie het overvaren, op hooger loon dan de wet stelt, maar het gebruik ingevoerd heeft, of het overbrengen van handelsvoorwerpen, door middel der ponten bezwarend is.

3°. Rekenende op een veel hooger bedrag van tol-opbrengst dan waarop de becyfering in dezen is gegrond, eene niet onbelangryke bydrage in de Koloniale kas; dus vermindering van Ryks subsidie zonder verhooging van belastingen. Eene byzonderheid van te meerder waarde, wanneer men let op den herhaalden aandrang van het Moederland tot vermindering van het ryks subsidie, en op de verhouding tusschen het bedrag, hetwelk als belasting, per hoofd, door de bewoners dezes eilands wordt bygedragen in de kosten voor staatshuishouding in tegenoverstelling van wat de Nederlander voor Nederland en zyne kolonien moet opbrengen.

4°. Eene soliede geldbelegging van een aanzienlyk bedrag der koloniale fondsen.

5°. Een ruim middel van verdiensten voor scheepsbouwmeesters en leveranciers van scheepstoerusting, die, in de *daarstelling* der bruggen niet alleen, maar ook in het *jaarlyksche onderhoud* een voordeel voor hunne industrieen zullen vinden.

6º Verdeeling van arbeidskrachten, waar die meest dringend gevorderd worden, en waardoor een aantal van hen, die thans in het botvieren aan willekeur, om al of niet te werken, een beroep kiezen, waarin velen gemist kunnen worden, zich genoodzaakt zullen vinden, om zich, òf met kracht en yver aan dat beroep te wyden, en aldus de concurrentie te overwinnen; òf om taak van arbeid of een handwerk te zoeken, waar zy beter en voor de kolonie met meer voordeel, benuttigd kunnen worden.

De Gouverneur der Kolonie Curaçao,
DE ROUVILLE.

RAPPORT

van de Commissie benoemd by Gouvernements besluit, dd. 3 Januari 1868, No. 2. (Met vier bylagen, welke ter visa van belanghebbenden ter Gouvernements Secretarie zyn nedergelegd.)

Aan den HoogEdel Gestrengen Heer Gouverneur der Kolonie Curaçao

De Commissie vermeent aan haar opdragt te hebben voldaan en heeft de eer UHEG. het door haar vastgestelde rapport met verschillende bescheiden toe te zenden:

Alvorens dient opgemerkt te worden, dat het rapport aanmerkelyk is bekort kunnen worden door de byvoeging van de uitgebreide notulen der acht zittingen, waarin niet alleen de individuëele meeningen van elk lid der Commissie opgeteekend zyn, maar ook veel details zullen worden aangetroffen, die kunnen dienen ter verduidelyking en ter opheldering van het Rapport. Onder deze verdienen vooral de aandacht: de verschillende zeevaartkundige bezwaren door het lid Gäerste geopperd, en de wederlegging daarvan door andere leden.

Ook vermeent de Commissie vooraf te moeten stellen, dat zy zich, in de eerste plaats en meer bepaald, tot taak gesteld heeft, de uitvoerbaarheid van het leggen van bruggen over de haven en over het Waaigat te onderzoeken en de wyze van uitvoering aan te toonen, zonder de noodzakelykheid er van te willen betoogen en zonder in de byzonderheden van het finantiëele te treden, daar zy bevreesd was, zich te veel in de dadelyke bemoeijingen van het bestuur te mengen.

Niet te miskennen is het, dat het leggen van bruggen over de haven van Curaçao en over het Waaigat, eigenaardige bezwaren oplevert, die men, zelfs met den besten wil, niet geheel kan wegnemen. Die bezwaren doen zich uitsluitend voor de scheepvaart gevoelen, doch zy deden ook hun invloed gelden op elke plaats, waar handel en scheepvaart de hoofdbronnen zyn van welvaart en bestaan, en

waar toch de behoefte erkend is aan niet één, maar aan verscheidene bruggen.

Evenmin valt het te miskennen, dat er op Curaçao een zeer gebrekkige communicatie tusschen de drie verschillende deelen der stad bestaat, en dat die communicatie zeer veel verbeterd zou worden, wanneer men die deelen door bruggen aan elkaâr verbindt. Mogten er nog misschien velen gevonden worden, die dit voor het oogenblik niet toestemmen, na verloop van tyd en onder gewyzigde omstandigheden, zullen zy voorzeker deze meening deelen.

In haar beraadslagingen heeft de Commissie getracht de bezwaren van zeevaartkundigen aard zooveel mogelyk weg te nemen, daarby een zoo groot mogelyke verbetering der Communicatie in het oog houdende.

De Commissie ving haar taak aan met de groote brug over de haven in discussie te brengen. De discussiën liepen;

ten eerste. Over de soort der brug;

ten tweede. Over de rigting en de geschiktste plaats, om haar te leggen; en

ten derde. Over de wyze van daarstelling.

By al haar discussiën nam de Commissie tot leiddraad de Memorie, door haar lid, den Kapitein Ingenieur van Riemsdyk, aan het Gouvernement ingediend en door den Heer Gouverneur ter beschikking van de Commissie gesteld. Zich, wat betreft de hoofdpunten, met de strekking van genoemde memorie kunnende vereenigen, kwam het de Commissie kortheidshalve wenschelyk voor, de daarin degelyk uitgewerkte denkbeelden niet in het rapport te herhalen, doch alleen die punten te releveren, waaromtrent de zienswyze van de Commissie, na onderlinge zamenspraak en wederzydsche toelichting, van die Memorie afweek.

Ten eerste. De soort der brug.

By het bepalen van de soort der brug, werd door de Commissie gelet op de kosten, de belemmering, die zy voor de scheepvaart zou opleveren, en op de hulpmiddelen voor daarstelling en voor eventuëele herstellingen op Curaçao voorhanden.

Door te letten op genoemde punten en door de buitengewone diepte der haven, vervielen sommige brugsoorten en van degene, waaronder men kiezen kon vond de Commissie, dat een schip- of pontbrug het meest aan te bevelen is, daar zy het best aan de door de Commissie gestelde voorwaarden voldoet. Een schip- of pontbrug toch kan, wanneer de brugwachters eenige oefening verkregen hebben, in eenige minuten voor een schip, dat ten Noorden van de brug moet zyn, geopend en spoedig daarna weêr gesloten worden en voor de passage geschikt zyn. De kosten, vereischt voor het daarstellen van zulk een brug, zyn aanmerkelyk minder dan voor veel andere brugsoorten, en zonder twyfel kan zy, met de hulpmiddelen, alhier voorhanden, daargesteld en hersteld worden.

Ten tweede. De rigting en meest geschikte plaats om de brug te leggen.

Dit punt is van meerder gewigt en heeft dan ook in hooge mate de aandacht der Commissie getrokken.

Niet één rigting deed zich aan de Commissie voor, die niet in meerdere en mindere mate bezwaren voor de scheepvaart opleverde, wanneer men, by de keuze der rigting, tevens het belang van het publiek niet geheel uit het oog verliezen wilde.

Het publiek zou het meest gebaat zyn met een rigting, gelegen in het centrum der beweging.

De scheepvaart daarentegen zou de minste bezwaren ondervinden van een rigting, die zoo ver mogelyk van de monding der haven ligt.

Met het oog op de kosten stelde de Commissie zich tevens ten doel een rigting te kiezen, waarby de gemetselde en gefundeerde landhoofden, zoo mogelyk zouden kunnen vervallen.

By de Commissie kwamen de volgende rigtingen in aanmerking:

a. Van het uiteinde der Breede Straat aan Otra Banda naar dat der Breede Straat in de Willemstad.

Met deze rigting zou voorzeker het publiek het meest gebaat zyn, maar zy levert *te veel* bezwaren voor de scheepvaart op, reden waarom de Commissie van haar afzag.

b. Van het Wachthuisje der Maréchaussée naar den hoek van het Yshuis in de Willemstad. Ook van deze rigting zag de Commissie af, omdat zy *veel* bezwaren voor de scheepvaart oplevert, terwyl zich bovendien, by den hoek van het Yshuis, bezwaren van technischen aard voordoen, die dit punt voor een der steunpunten der brug minder geschikt maken. (Zie de Memorie en de Notulen der Zittingen).

c. Van de Werf Blasini naar den hoek van het Yshuis. Deze rigting levert, ten opzigte van den hoek van het Yshuis, dezelfde bezwaren van technischen aard op als de voorgaande, en zou niet veel minder de scheepvaart belemmeren.

d. Van de Werf Blasini naar de Kleine Werf Jesurun. De Commissie oordeelde, dat deze rigting het meest geschikt zou zyn, en beveelt haar dan ook aan.

Door deze te kiezen legt men de scheepvaart geen groote bezwaren in den weg, en het belang van het publiek wordt niet geheel uit het oog verloren. Konde dan ook de afstand van de monding der haven tot aan de brug (thans p. m. 300 N. El) vergroot worden, dan zou dit voor de scheepvaart gemakkelyker zyn, doch het hoofddoel der brug, om een communicatie tusschen de Willemstad en de Otra Banda daar te stellen, zou dan in het geheel niet bereikt worden. Bovendien zou het mogelyk zyn, by deze steunpunten, de landhoofden door een andere inrigting te vervangen.

e. Nog werd in de Commissie ter sprake gebragt de rigting van den Rooden trap van den Heer van der Meulen naar de groote werf Jesurun.

Voorzeker zou deze inrigting nog minder bezwaren voor de scheepvaart opleveren; maar, wanneer men haar kiest, zou men de belangen van het publiek geheel uit het oog verliezen.

Na veel discussiën en na gelet te hebben op de bezwaren van technischen en van zeevaartkundigen aard, kwam de Commissie tot het

besluit, de rigting van de Werf Blasini naar de kleine werf Jesurun aan te bevelen; te meer nog, omdat door deze de scheepvaart in het Waaigat niet belemmerd wordt en de passage niet zoo zeer bemoeijelykt zal worden, als door een brug ten Zuiden van het Waaigat gelegen.

Volgens het Havenreglement toch, moeten de schepen hun zeilen gestreken hebben, voor dat zy aan het Waaigat komen. By de meest heerschende winden van het O. N. O., kunnen de zeilschepen, daar de rigting der haven van het Z. Z. W. naar het N. N. O. is, dat punt meestal zeilende niet bereiken, te minder nog, daar de hooge huizen in de Willemstad den wind onderscheppen, en de schepen in de monding der haven (het naauwste gedeelte tusschen het Water- en Riffort) in de meeste gevallen schraler wind aantreffen, dan buiten de haven, als de wind benoorden het Oosten is.

De binnenvallende zeilschepen zyn dan ook, in den regel, verpligt in den wind op te loopen; de zeilen te stryken: zoo spoedig mogelyk een tros op den loefwal uit te brengen, en zóó naar hun ligplaatsen te verhalen. De binnenzeilende schepen, die direkt benoorden de brug moeten zyn, en dit bedraagt, volgens de getuigenis van den havenmeester, ongeveer het $\frac{1}{6}$ der binnenvallende schepen, kunnen dus gemakkelyk, by de meest heerschende winden, stil gaan liggen, vóór dat zy aan de brug komen, en dan zonder veel moeite door de opening der brug verhalen; welk verhalen, zoo als later blyken zal, door de voorstellen der Commissie zeer vergemakkelykt zal worden. Bovendien is de opening der brug, 28 N. El of 92 Eng. voet breed, zoodat de meeste, op Curaçao varende, schepen, overlangs door de opening zullen kunnen verhalen, waartoe zy soms gedwongen worden door de sterke valwinden uit het Waaigat. Is de wind bezuiden het Oosten, dan zullen de binnenvallende schepen hun ligplaats zeilende kunnen bereiken, doch altyd moeten stoppen, vóórdat zy aan het Waaigat komen. Nu kan zich het geval voordoen, dat men genoodzaakt is met eenige vaart de haven in te loopen, byvoorbeeld als de stroom, die, vóór de monding der haven meestal van het Oosten naar het Westen loopt, zeer sterk is; doch dan kan men bytyds zyn voorzorgen nemen, en heeft men nog altyd ankers en trossen tot zyn beschikking, welke hulpmiddelen dan toch zeer zelden zullen te kort schieten. Ook zal by Z. en Z. W. winden de stroom vóór de haven slechts by uitzondering, zeer sterk zyn; ja, met den laatsten wind meermalen van het Westen naar het Oosten loopen.

By sterke en styve Z. O.; Z. en Z. W. winden, welke laatste hoogst zeldzaam, (slechts een- of tweemaal 's jaars), kortstondig en niet sterk waaijen, is het binnenvallen met zwaargeladen en diepgaande schepen altyd aan meerdere bezwaren onderhevig, en vereischt byzondere voorzorgen en oplettendheid, al ligt er een brug, al dan niet. In bovengenoemde gevallen, zal men zyn toevlugt tot ankers en trossen moeten nemen, en mogten die hulpmiddelen ontoereikend zyn, dan zal, in deze exceptionele gevallen, de brug, als zy gelegd is, gevaar loopen van beschadigd te worden en ligt er geen brug zal het schip hoogstwaarschynlyk, in die gevallen, zelf schade beloopen of andere schepen, die in de haven liggen, schade veroorzaken. Het gevaar van beschadigen der brug zal altyd blyven bestaan, welke brugsoort er ook worde aangenomen, want, niet alleen, dat er overal onhandige

menschen aangetroffen worden, kunnen de omstandigheden van wind en weêr hiertoe veel bydragen. Het valt evenwel niet te ontkennen, dat juist een pont- of schipbrug het meest aan avery, onderhevig is. Diergelyke exceptionnele gevallen mogen echter niet wegen, om het tot stand brengen van een nuttige zaak te verhinderen.

Stoomschepen, die de haven willen binnenkomen, zullen, reeds buiten de haven, moeten waarschuwen, dat zy door de brug willen gaan. Van de brug moet aan het stoomschip geseind worden, dat zy geopend is. Is de brug tydig genoeg geopend, dan kan het stoomschip in den regel zonder veel moeite door de opening der brug stoomen. Is de boot reeds vóór de monding der haven, en de brug nog niet open, dan kan de boot, of voor een oogenblik buiten op- en neêrhouden, tot dat "Alles gereed" geseind wordt, of binnenkomende, aan de paal van het Waterfort gaan liggen, tot dat alles gereed is; dan het achterschip omhalen, om slaags te raken en door de opening der brug stoomen. Zyn wind en weder zoodanig, dat de stoomschepen op die wyze de brug niet kunnen passeren, hetgeen niet dikwyls gebeuren zal, vooral, daar in de laatste tyden slechts 2 á 3 stoomschepen 's maands de haven bezoeken, dan moeten zy verhalen, hetgeen meestal zonder veel moeite geschieden kan.

De schepen (het $\frac{5}{6}$ der binnenkomende), die, na gelost te hebben, om de een of andere reden, benoorden de aanbevolen rigting moeten zyn, verhalen toch in den regel daarheen, nu er geen brug bestaat, en zullen dit ook moeten doen, als er een brug komt, en dit verhalen is werkelyk niet veel moeijelyker geworden.

Voor binnenvallende schepen, die in observatie quarantaine, of, met buskruid geladen zynde, naar het Schottegat moeten, zy opgemerkt, dat zy, waar er ook een brug mogt komen, zeker niet regtstreeks naar hun plaats kunnen zeilen, hetgeen thans evenmin en hoogst zeldzaam kan geschieden, ten gevolge van den schralen wind in de haven. Al ligt er dus een brug of niet, de schepen zullen toch in den regel verhalende hun plaats moeten bereiken.

Nu blyft nog over het bezwaar dat de schepen van uit het Schottegat en van de werven van de Heeren Jesurun en van der Meulen niet direct onder zeil kunnen gaan, doch met een open wind en met inachtneming van de noodige voorzorgen, zal het, na eenige oefening, blyken, dat dit geen onoverkomelyk bezwaar is, en men zou de bekende bekwaamheid van de Curaçaosche schoenerkapiteins te kort doen, met te veronderstellen, dat het voor hen onmogelyk zou zyn; terwyl het in andere landen dagelyks zonder moeilykheid geschiedt. Is de wind schraal en onbezeild, dan moeten de schepen toch tot voorby het Waaigat verhalen, alvorens zeil by te zetten, en het verhalen door de wyde opening der brug kan nooit een bezwaar zyn. Kan dit laatste niet geschieden (namelyk het byzetten der zeilen voorby het Waaigat), dan moeten de schepen, ook nu er geen brug is, op een beteren wind wachten.

Mogt de Scheepvaart, zoo als uit het bovenstaande blykt, alleen voor de schepen, die dadelyk by het binnenvallen benoorden de aanbevolen rigting moeten zyn, in enkele gevallen, eenigzins bemoeilykt worden, dan kan dit toch geen bezwaar zyn van een zoo overwegend belang, dat men om deze reden, een verbetering der Communicatie

achterwege zou laten, die in alle handeldryvende steden, als Rotterdam, Amsterdam enz. bestaat, waar ook, zonder twyfel, genoemd bezwaar by het aanleggen van bruggen zich deed gevoelen.

De Commissie beveelt dus voor het leggen der brug aan, de rigting van de Werf Blasini naar de kleine Werf Jesurun, in de overtuiging, dat, na verloop van tyd, de zeevarenden zoo zeer gewend zullen zyn aan de bezwaren, die zy van een overbrugging kunnen ondervinden, dat zy die niet meer zullen tellen.

Ten derde. De wyze van uitvoering.

Wat de wyze van uitvoering betreft, is de Commissie van oordeel, dat zy zal moeten plaats hebben volgens het project van den Heer van Riemsdyk, maar beveelt daarin, ter vergemakkelyking der uitvoering en ter vermindering der kosten, de volgende wyzigingen aan.

a. De landhoofden, veel onzekerheid in kosten, uitvoering en tyd van daarstelling veroorzakende, acht de Commissie het noodig, ze te doen vervallen, en stelt daartoe vóór, de uiteinden der brug, zóó in te rigten, als aangetoond en verklaard is in het project, bylage No. 1. Hierdoor krygt het bovenvlak van het bovendek der brug in het midden een hoogte van 1.80 N. El boven den waterspiegel en aan de uiteinden een hoogte van 1.20 N. El boven dat vlak. Met deze hoogte der brug kunnen alle ponten en booten onder haar door.

b. Daar de ankergrond alleen in het midden of in de vlakte der haven voldoende waarborgen oplevert voor het verankeren der schepen, stelt de Commissie voor, de verankering en bevestiging uit te voeren op de wyze, voorgesteld in de Schetsteekening, bylage No. 2. De ankerkettingen zullen voor de middenvaartuigen een lengte van 60 vadem moeten hebben; terwyl die lengte, voor de andere schepen, 3 á 4 maal grooter moet zyn dan de diepte, waarop de vaartuigen verankerd worden. De ankerkettingen moeten een dikte hebben van $\frac{7}{8}$ Eng. Dm. voor de zwaarste ankers en van $\frac{3}{4}$ Eng. Dm. voor de ligtere. De ankers moeten voor de schepen van en naast het uitdryvende vak 300 Ned. Pd. zwaar zyn, voor de andere schepen slechts 200 Ned. Pd. Door deze wyze van verankering zal men welligt genoodzaakt zyn, een grooter gedeelte der kleine werf te onteigenen.

c. Alleen de vaartuigen van het uitdryvende vak dienen van windassen voorzien te zyn. Mogt het in enkele gevallen noodig zyn, een grooter gedeelte der brug uit te varen, dan kunnen die ponten, die niet tot het uitdryvende vak behooren, voor die enkele maal wel uit de hand, met trossen, verhaald worden.

d. Het uitdryvende vak dient te beginnen op een afstand van p. m. 43 N. El van den Oostelyken oever, omdat dan groote stoomschepen vry gemakkelyk door de opening der brug kunnen stoomen, en het verhalen ook zonder veel bezwaar geschieden kan. Om aan alle schepen het passeren en het verhalen door de opening der brug zoo gemakkelyk mogelyk te maken, stelt de Commissie voor het uitdryvende vak een breedte van 28 N. El te geven.

Uithoofde van den weinigen stroom in de haven, stelt de Commissie voor, om, afwykende van de meest gebruikelyke wyze, het uitdryvende vak uit- en in te brengen, zoo als voorgesteld is in het project, bylage No. 2.

e. Om de laatstvermelde reden stelt de Commissie tevens voor, vier-

kante ponten met een van voren en van achteren oploopenden bodem te bezigen, aangezien deze goedkooper zyn, en met meer gemak hier kunnen worden aangemaakt, dan vaartuigen met stevens. Aan de voor- en achterzyde dienen de ponten voorzien te zyn van een ligt speerdekje, om het uitdroogen der inwendige deelen te voorkomen. Aangezien de ponten van voren en van achteren een oploopenden bodem en dus weinig draagvermogen hebben, juist waar de anker-kettingen moeten dragen, is het zeer aan te bevelen, deze door laag gelegene metalen kluisjes te doen varen (zie teekening bylage No. 2), waardoor, vooral voor de ponten in het Waaigat, de schepen minder ongerief zullen ondervinden. Als men, op een afstand van 1½ á 2 el van de voor- en achterzyde, een houten band van 1 voet dikte en 2 voet breedte stevig op den bodem bevestigt, kan hierdoor een metalen kluisje varen, dat in de rigting der ketting moet zyn aangebragt en zoo hoog moet oploopen, dat de bovenkant minstens ½ voet boven de waterlyn ligt, als de pont haar grootste indompeling heeft verkregen.

f. Om het verhalen te vergemakkelyken, stelt de Commissie voor, eenige ducd'alven of kanonnen op den loefwal aan te brengen, op plaatsen, door deskundigen aan te wyzen, en eenige ringbouten op de brug te bevestigen. Om de brug niet te veel te doen lyden, stelt de Commissie voor, de ponten, van den loefwal af tot aan het begin van het uitdryvende vak, (dus de vyf eerste ponten) door koppelribben aan elkander te verbinden, en de eerste pont met kettingen aan den loefwal. Aan de ducd'alven, kanonnen en ringbouten kunnen de schepen hun trossen vastmaken.

g. De Commissie is van oordeel, dat de toegang tot de brug op den Westelyken oever, zoo als hy in het project van den Heer van Riemsdyk is voorgesteld, te veel moeilykheden voor de passage oplevert, aangezien men alsdan eerst naar den Waterkant zou moeten loopen, om te zien, of de brug gesloten is, vervolgens de klipstraat op en door naauwe straten en stegen gaan, om aan de brug te komen. Ten einde de passage te vergemakkelyken, stelt de Commissie voor, een kade, 10 Ned. El breed, aan te leggen, door demping van het ondiepe water aan den Westelyken oever, van af het Wachthuisje der Maréchaussée tot aan de brug.

Hierdoor toch zou men de haven niet vernaauwen, aangezien dat gedeelte door ondiepte geheel nutteloos is. Bovendien verkrygt men dan aan de Otra Banda, voor weinig diepgaande schepen, een uitnemende ligplaats, die nu ontbreekt. De onteigening der werf Blasini zou gedeeltelyk vervallen, en de onkosten voor het maken van een weg naar de klip, geheel. De bewoners der erven langs de kade worden bevoordeeld, door het ontstaan van een nieuwen uitgang en het genot van een nieuwe kade, waaraan hun schepen kunnen liggen, laden en lossen. De perceelen zullen alsdan door meerder vertier in waarde ryzen. Bovendien zouden de bezwaren, voor de Scheepvaart ontstaan door het leggen der brug, eenigzins vergoed worden door een nieuw ontstane kade, lang p. m. 150 Ned. El, waaraan vrije ligplaats.

De Commissie is, in overeenstemming met den Heer van Riemsdyk, van oordeel, dat het carboniseren van byna al het hout, dat aan de brug gebruikt zal worden, zeer aan te bevelen is; eveneens beveelt de Commissie aan de ankers van William Rodger, die, van korte armen en breede handen voorzien, hier zeer goed zullen voldoen.

Hiermede acht de Commissie haar taak, wat betreft de groote brug, afgehandeld, en gaat zy over tot de overbrugging van het Waaigat.

De Commissie is van oordeel, dat de overbrugging van het Waaigat noodzakelyk geworden is, daar men de bovengenoemde rigting voor de groote brug gekozen heeft. Zonder deze overbrugging zou de Communicatie toch gebrekkig blyven, terwyl daarmede de vereeniging tusschen de Willemstad en Scharló, waaraan evenzeer behoefte bestaat, verzekerd wordt.

Even als by de groote brug liepen de discussien der Commissie:
ten eerste. Over de soort;
ten tweede. Over de rigting en plaats, waar zy gelegd moest worden;
en ten derde. Over de wyze van uitvoering.

Ten eerste. De soort der brug.

De Commissie is van oordeel, dat een pontbrug over het Waaigat het best zou voldoen. Hierdoor vervallen de dempingen; het Waaigat wordt niet vernaauwd, en de afvoer van stoffen kan eveneens plaats hebben als thans. Had men in het Waaigat palen kunnen heijen, dan zou een ophaalbrug, met aan weêrskanten een vaste houten brug op palen, te verkiezen zyn geweest. Het onderzoek der Commissie heeft haar tot de overtuiging gebragt, dat de gesteldheid van den bodem in het Waaigat het, op de gewone wyze, inheijen van palen niet toelaat. Daar ter plaatse, waar de brug moet komen te liggen, bestaat de bodem uit een dunne laag modder, zand en gruis van slechts weinige voeten dikte, waaronder steen, koraal en vaste klip. Uit het hiernevens, als bylage No. 4, gevoegde schetskaartje van het Waaigat zal dit voldoende blyken.

Bovendien vervallen by een pontbrug de landhoofden, die, zelfs by een ophaalbrug als boven, niet zouden kunnen wegblyven, ook zou men de oevers moeten ophoogen, om de brug zulk een hoogte te geven, dat ponten en booten onder haar door kunnen gaan. Door het leggen van een schip- of pontbrug vervalt bovendien het bezwaar van aanslibbing geheel. Om meer andere redenen, in de Notulen meer in het breede uiteengezet, is een schip- of pontbrug het meest aan te bevelen.

Ten tweede. De rigting en plaats, waar zy gelegd moet worden.

De rigting, die de Commissie voor het leggen der brug aanbeveelt is die, gaande van de rigting der Heerenstraat naar het te dempen watertje, tusschen de kleine werf en de tegenwoordige landingsplaats der ponten op Scharló. Door deze rigting wordt de vrije ligplaats van de alhier te huis behoorende schepen, die op bevrachting wachten, niet benadeeld, daar ook nu de schepen niet mogen ankeren, bewesten de lyn, gaande van de klip Chikito naar het Yshuis; ten einde het daarbestaande pontjesveer, niet te belemmeren. Daarenboven stelt de Commissie voor, de kade der kleine werf, die toch onteigend zal moeten worden, als vrije ligplaats af te staan, waaraan minstens twee der zwaarste schoeners van 9 á 10 voet diepgang kunnen liggen. Deze rigting levert bovendien geen bezwaren op voor de in het Waaigat binnenvallende schepen, daar deze niet zoo ver kunnen binnenschieten, hierin verhinderd wordende door de winden, die altyd uit het Waaigat waaijen.

Ten derde. De wyze van uitvoering.

De door den Heer van Riemsdyk voorgestelde dempingen verval-

len geheel, met uitzondering van die van het bovengenoemde ondiepe watertje, dat buiten de strekking van het Waaigat gelegen is.

De Commissie beveelt aan, het beweegbare vak te vormen door twee ponten en het 12 Ned. El breed te maken, hetgeen overeenkomt met een breedte van 39 Eng. voet.

De beide eerste ponten aan weêrskanten worden met kettingen aan den wal gemeerd en van uithouders voorzien.

De ponten naast het beweegbare vak worden om de Oost en om de West verankerd. De ankers om de West moeten zyn 150 Ned. Pd. zwaar en bevestigd worden aan een ankerketting, lang 30 Ned. El. De ankers om de Oost moeten zyn 300 Ned. Pd. zwaar en verkat worden. De ankerkettingen van de Oostelyke ankers moeten een lengte hebben van p. m. 50 N. El. (Zie bylage No. 4.)

Het beweegbare vak moet, even als de ponten daarnaast, op dezelfde wyze, om de Oost en om de West, verankerd worden. Tot het plaatsen der windassen zal men het bovendek van het beweegbare vak breeder moeten uithouwen dan het bovendek der brug. Overigens de in- en de uithaalkettingen, de windassen enz. als by de groote brug.

De Commissie beveelt aan een soort ankers met twee handen, die beiden in den grond vatten, zoodat er geen handen boven den grond uitsteken. Dit brengt veel by tot het gemak der schepen, die op ankers, met handen boven den grond, zouden kunnen stooten.

De twee eerste ponten, aan weêrskanten van den wal af gerekend, moeten met koppelribben verbonden worden, die even hoog moeten komen te liggen als de dekribben.

Ten einde het gemak van het varen met ponten en booten te bevorderen, stelt de Commissie voor, de twee ponten van het beweegbare vak minder breed te maken, zoodanig dat de opening tusschen de beide ponten minstens 3 à 4 Ned. El wordt.

De Commissie beveelt zeer aan het plaatsen van kanonnen en duc-d'alven aan beide zyden van het Waaigat en van ringbouten op de koppelribben.

Overigens blyft de wyze van uitvoering, als voor de groote brug is bepaald.

Voor verdere byzonderheden omtrent beide bruggen raadplege men de vier hierby gevoegde bylagen.

Een der grootste bezwaren, die de eigenaren van schepen en de handelaren tegen het leggen van bruggen alhier, zouden kunnen aanvoeren, is het heffen van een tol- of bruggeld van de schepen. De Commissie vermeent daarom, het bestuur bescheiden te moeten adviseren geen tol- of bruggeld te vorderen, eensdeels, omdat de kleine of binnenlandsche vaart, die het minst onkosten kan dragen, het meest gedrukt zou worden; anderdeels, omdat de opbrengst zeer gering zou zyn, en het aan de Commissie wenschelyk voorkomt de bezwaren van de scheepsbouwmeesters, reeders en kooplieden zooveel mogelyk uit den weg te ruimen.

Ten slotte neemt de Commissie de vryheid, het bestuur het navolgende in overweging te geven.

Daar de verantwoordelykheid en de pligten van den loods en zyn assistenten zeer worden verzwaard, en het voornamelyk van hun activiteit en kunde zal afhangen, dat de scheepvaart niet bemoeijelykt of wel aan de brug geen schade toegebragt zal worden, acht de Commissie het overeenkomende met de billykheid, dat aan hen een aanmoediging zal worden toegekend, hetzy door een geldelyke toelage van 's Rykswege, hetzy door een tegemoetkoming uit de opbrengsten van de brug. Zy toch zullen de meeste moeilykheid van het daarstellen van een brug ondervinden en meer tyd moeten besteden, om de schepen door de opening der brug te brengen.

In deze heeft het lid Gäerste verzocht buiten stemming te blyven.

Ten slotte heeft de Commissie de eer UHEG. medetedeelen, dat zy in haar beraadslagingen ook gelet heeft op de bezwaren, vervat in de adressen van sommige ingezetenen, by UHEG. ingekomen en door UHEG., by missive, dd. 27 Januari 1868 No. 44, aan de Commissie toegezonden.

Als haar consideratien en advies op ieder der genoemde adressen laat de Commissie hieronder volgen.

Ten eerste. Het adres van den Heer Mendes.

De bezwaren, vervat in het adres van den Heer Mendes, laten zich aldus zamenvatten.

Ten 1e. Dat door de overbrugging van het Waaigat, de toegang naar en van zyn werf voor schepen, die aldaar gerepareerd zyn of moeten worden, of die van stapel loopen, zeer belemmerd wordt, en dat zyn nering dus te gronde zal gerigt worden.

De toegang tot en van de werf van den adressant wordt door niets belemmerd, daar de grootste Curaçaosche schoeners slechts 7 Ned. El breed zyn en de opening der schipbrug, 12 Ned. El breed zal worden.

Wyders blykt uit de gedane loodingen in het Waaigat, dat de diepte vóór de werf van den Heer Mendes (5 voet met laag en 7 voet met zeer hoog water) niet toelaat, dat er schepen van meerderen diepgang dan 7 voet vóór die werf liggen, en dat dus de voorstelling in het adres, als of op die werf groote vaartuigen kunnen gebouwd of gerepareerd worden, minstens als overdreven mag beschouwd worden.

Daar de schepen, om in het Waaigat te komen, immer verpligt zyn te verhalen, al bestaat er een brug of niet, door dat de Oostelyke wind steeds krachtig uit dat ondiepe binnenwater waait, zal de brug al zeer weinig moeite geven voor de binnenhalende schepen, terwyl uitgaande schepen, aangezien er in het Waaigat meestal veel vaartuigen ten anker liggen, zelden het vaarwater aldaar zoo ruim en vry zullen aantreffen, dat zy zeilende uit het Waaigat kunnen varen.

Nu er geen brug is, verhalen de meeste vaartuigen tot aan de monding van het Waaigat, en zetten dáár hun zeilen op, hetgeen even goed zal kunnen geschieden, als er een brug ligt.

Ten 2e. Dat, door de overbrugging, het Waaigat zou worden vernaauwd, waardoor de groote schepen niet meer aan zyn werf zouden kunnen komen, en dat de diepte van het vaarwater naar en vóór die werf door aanslibbing zou verminderen.

Dit bezwaar is geheel weggenomen, daar de brug, zoo als die voorgesteld is, den ingang van het Waaigat geen duim zal vernaauwen. Immers toch zullen de enkele ponten, die er geplaatst zullen worden, geen verhindering opleveren om het zeewater onbelemmerd in- en uit het Waaigat van en naar de haven te voeren.

De ingang van het Waaigat wordt dus niet vernaauwd; de breedste schepen kunnen, ongehinderd en ten allen tyde, door de opening der brug verhalen, het water wordt niet verhinderd vry in- en uit te loopen, even als dit nu geschiedt; er bestaat dus geen vrees voor aan-

slibbing, evenmin als voor het ondieper worden van het vaarwater, terwyl de geregelde afvoer van stoffen en vuilnis, even als thans, zal kunnen plaats hebben.

De Commissie vermeent dus, dat de door haar voorgestelde wyze van overbrugging van het Waaigat, de bezwaren van den adressant geheel heeft weggenomen, want daarby is gelet :

1°. op de gemakkelyke doorvaart der schepen ;
2°. Dat het vaarwater door geen vernaauwing gestremd zy ; en
3°. Dat er geen gevaar van aanslibbing of ophooping van stoffen en vuilnis besta.

Ten tweede. Het adres der Heeren Concessionnarissen, enz.

De bezwaren in het, op vry hoogen toon gestelde, adres van de Heeren Concessionnarissen tot het afbreken der stadswallen en het gedeeltelyk dempen van het Waaigat, voorkomende, kunnen gevoegelyk tot de navolgende bepaald worden.

Ten 1e. Dat het Gouvernement door een overbrugging van het Waaigat zou te kort doen aan de overeenkomt met de Concessionnarissen aangegaan.

De Commissie acht zich niet geroepen in deze een oordeel uit te spreken, aangezien zy, aangaande de door het Gouvernement verleende concessie niet genoegzaam is ingelicht, en zy daardoor moeilyk het verband tusschen die concessie en de overbrugging van het Waaigat kan vatten.

Ten 2e. Stremming van de vaart voor de schepen, die naar de door hen gebouwde pakhuizen wenschen te gaan, om daar hun goederen te lossen ; verder dat de ligplaats vóór die pakhuizen, door een aanslibbing, veroorzaakt door de daarstelling der brug, benadeeld zal worden.

Dit kan de Commissie in geenen deele toestemmen.

De vaart der schepen zal door de brug niet belemmerd worden, daar de opening der voorgestelde brug 12 Ned. El wyd zal zyn, terwyl de grootste Curaçaosche schoeners slechts 7 N. El breedte hebben.

Vreemde schepen van grootere breedte dan 10 N. El zullen wel nimmer in het Waaigat vóór die pakhuizen gebragt kunnen worden, daar, zelfs na de voorgenomen en nog uit te voeren uitbaggering, de groote diepgang dier vaartuigen dit onmogelyk zou maken.

De grootste diepte is vóór die pakhuizen thans by laag water 3 á 4 voet ; op enkele plaatsen slechts 1 voet. Om nu de schepen van 10 N. El breedte, die geen minderen diepgang dan van 12 á 13 voet zullen hebben, vóór de pakhuizen te kunnen brengen, zal men verpligt zyn minstens 10 voet uit te baggeren, waardoor de slecht gefundeerde kaden zich zullen begeven. Bovendien is het zeer twyfelachtig, dat daar ooit zulk een diepte verkregen zal kunnen worden.

Gelukte het zelfs, door uitbaggering, een tydelyke diepte van 10 voet by de kade te verkrygen, dan zou die put in het ondiepe Waaigat, in korten tyd zóó zyn aangeslibt door de veelvuldige stoffen en vuilnis, (die volgens het beweren van de adressanten een uitweg moeten vinden naar de haven), dat men, na weinige jaren, tot een nieuwe uitbaggering zou moeten overgaan.

De ligplaats vóór de pakhuizen zal door geen aanslibbing, ontstaan door het leggen der brug, benadeeld worden, aangezien er in het

Waaigat volstrekt geen demping zal plaats hebben, en men toch niet kan aannemen, dat de zes, weinig diepgaande ponten, die de brug zamenstellen, aanslibbing kunnen veroorzaken. De ligplaats der schepen aan de kade vóór de pakhuizen, wordt dus in niet één opzigt benadeeld.

Ten 3e. De belemmering van het afvoeren van stoffen en vuilnis, waardoor de bewoners van Pietermaai en Scharló zouden blootgesteld zyn aan nadeelige uitwasemingen, en hun gezondheid in de waagschaal gesteld zou worden.

Ook dit punt kan de Commissie niet toegeven, omdat de ingang van het Waaigat hoegenaamd niet vernaauwd wordt, en volgens het ontwerp der Commissie slechts een 6tal weinig diepgaande ponten aldaar gelegd zullen worden, waarop de brug komt te rusten ; de afvoer kan dus op dezelfde wyze als altyd geschieden, en wordt door niets belemmerd.

Bovendien aan de hier te huis behoorende vaartuigen, die thans, gedurende den tyd, dat zy niet bevracht zyn, in het Waaigat een vrije en kostelooze ligplaats vinden, wordt geen nadeel toegebragt ; daar het grootste gedeelte der brug zal komen te liggen in dat gedeelte van het Waaigat, waar, om het pontjesveer tusschen de Willemstad en Scharló niet in den weg te zyn, het aan vaartuigen verboden is, te liggen. Bewesten de lyn, gaande van de Klip Chikito naar den hoek van het Yshuis, mogen thans geen schepen ankeren.

De door de Commissie voorgestelde plaats der brug, van de Klip Chikito naar de Heerenstraat in de Willemstad, zal dus geen nadeel kunnen veroorzaken aan de schepen, die in het Waaigat een kostelooze ligplaats vinden.

Wat meer is, de Commissie heeft voorgesteld, by den noodzakelyken aankoop van grond, behoorende tot de Kleine Werf, daaronder ook te begrypen, de kade van die werf, die aan het Waaigat gelegen is, en deze als kostelooze ligplaats voor hier te huis behoorende schepen af te staan.

Ook heeft de Commissie reeds aanbevolen, door het plaatsen van kanonnen en ducd'alven op beide zyden van het Waaigat en van ringbouten op de brug, het verhalen der schepen zoo gemakkelyk mogelyk te maken, zoodat de vaartuigen, die thans toch altyd in het Waaigat moeten verhalen, wegens de styve winden, die steeds daaruit waaijen, dit gemakkelyker dan ooit te voren, zullen kunnen doen.

Volgens de gedane opname van het Waaigat kan er, al ligt de brug, nog een veilige en goede ligplaats worden gevonden voor twee schoeners van 10 voet diepgang aan de kleine werf en voor één van 7 voet langs de kade van het Yshuis ; verder beoosten de brug aan den Noordelyken oever voor twee van 7 à 8 voet en voor vier à vyf van 6 voet in het midden en aan de Zuidzyde, en verder nog voor verscheidene andere langs de kade der pakhuizen aan de Zuidzyde.

De Commissie vermeent dan ten slotte, dat alle technische bezwaren, door de concessionnarissen opgenoemd, door haar zyn wederlegd, en zy is van oordeel, dat, als het werkelyke plan der Commissie hun bekend zal zyn, de concessionnarissen de overtuiging zullen erlangen, dat de inlichtingen hun, aangaande het voornemen van het Gouvernement, door slecht geinformeerde personen gegeven, zeer onjuist waren. Ook zullen de concessionnarissen, na kennis genomen te hebben van de langdurige overwegingen der Commissie, zeker billyk genoeg zyn,

te erkennen, dat het juist in de bedoeling van het Gouvernement en ook van de Commissie lag, zoowel de belangen van het publiek in het algemeen, als van ieder particulier persoon in het byzonder, die daarby betrokken konden zyn, te eerbiedigen en hun bezwaren zooveel mogelyk uit den weg te ruimen.

De Commissie twyfelt dan ook niet, dat de concessionnarissen, na met de werkelyke toedragt der zaak bekend te zyn, van de eerlykheid van hun bedoelingen zullen doen blyken, door thans op dezelfde wyze openlyk te verklaren, dat hun bezwaren steunden op verkeerde inlichtingen; hierdoor zouden de beschuldigingen, tegen het Gouvernement ingebragt, komen te vervallen.

De overige bezwaren van de adressanten, wat betreft de groote onkosten voor daarstelling en onderhoud der brug en het bekomen der noodige fondsen daartoe, acht de Commissie niet haar taak te wederleggen, doch wenscht zy hier alleen, als haar overtuiging by te brengen, dat ook deze op even losse en ongegronde geruchten steunen.

Ten derde. Het adres van eenige burgers, ingezetenen, kooplieden, grondeigenaren en reeders.

Dit adres, hoewel de sporen dragende, van uit dezelfde bron te zyn geput als het voorgaande, mag door zyn gematigden en meer zakelyken inhoud, een rypere en meer gezette overweging waardig geacht worden; het is dan ook voor de Commissie een aangename taak, in zooverre dit tot haar bevoegdheid behoort, de daarin voorkomende bezwaren, zoo veel in haar vermogen is, te wederleggen of toe te lichten.

De hoofdbezwaren komen hierop neder:

1°. Het nadeel, dat, door de overbrugging, zou worden toegebragt, aan den handel en aan de scheepvaart.

De Commissie is het met de adressanten eens, dat het eiland Curaçao geen genoegzame producten van landbouw of van industrie oplevert, om als een landbouwende of industriëele kolonie te worden aangemerkt, en dat dus de voorname bron van de welvaart der kolonie gelegen is in haar handel en haar scheepvaart.

Niettemin kunnen ten gevolge van onvoorziene omstandigheden, handel en scheepvaart soms gedurende een geruimen tyd kwynen; juist in die tyden erlangen de andere bronnen van welvaart en inkomsten een dubbele waarde en haar belangen mogen dus niet geheel uit het oog verloren worden, wanneer zy, als handel en scheepvaart bloeijen, voor deze bronnen de plaats moeten ruimen.

De toestand der schoone haven van Curaçao, zeker de veiligste en ruimste van de geheele Caraïbische zee, staat daarmede in naauw verband en het is niet te verwonderen, dat aan allen, burgers, ingezetenen, grondeigenaren, kooplieden en reeders het lot van die haven, die als de hoofdbron van hun bestaan mag beschouwd worden, zeer ter harte gaat.

Dat echter de daarstelling van een schipbrug, met een open vak van 28 Ned. El of 92 Eng. voet, een zoodanig nadeel aan de haven zou toebrengen als de adressanten vermeenen en de ondergang der kolonie daarvan het gevolg zou zyn, kan de Commissie niet toestemmen.

Op zyn ergst genomen, zal de scheepvaart voor slechts een gering gedeelte der schepen min of meer bemoeilykt worden, en by het ontworpen plan, is geld noch moeite ontzien, om aan die meerdere moeilykheid, zoo veel mogelyk te gemoet te komen.

Om dit beweren toetelichten diene het volgende.

De binnenvallende schepen, die hun ligplaats hebben aan de kade der Willemstad, het Waaigat en aan de p. m. 150 N. El lange kade aan Otra Banda, door de Commissie voorgesteld, zullen aan de geprojecteerde schipbrug, tusschen de werf van den Heer Blasini en de kleine werf van den Heer Jesurun, in het geheel geen nadeel ondervinden; het bezwaar betreft dus alleen die schepen, die direct by het binnenkomen bestemd zyn, naar de groote werf van de Heeren Jesurun, de werf van den Heer van der Meulen of naar het Schottegat.

Hoewel de verhouding tusschen het aantal schepen, die vóór de brug hun ligplaats hebben, en zy, die haar moeten passeren, door geen statistieke opgave kan worden gestaafd, is het volgens berigten van geloofwaardige personen aantenemen, dat slechts $\frac{1}{8}$ gedeelte der binnenvallende schepen direct de brug zullen moeten passeren.

Door de meest heerschende winden van het O. N. O. en de strekking der haven van het N. N. O. naar het Z. Z. W., zal het aan de binnenkomende schepen zelden mogelyk zyn, hun ligplaats zeilende te bereiken, en zal het hun slechts door het vastmaken van een tros op den loefwal, en verder door het verhalen kunnen gelukken, hun ligplaats intenemen. Eens aan het verhalen zynde, is het bezwaar voor zeilschepen, om door de brug te verhalen, niet van overwegend belang te achten.

Voor binnenkomende stoomschepen, zal het mogelyk zyn door signalen en verdere gepaste voorzorgen, zorg te dragen, dat op het oogenblik, dat het stoomschip in de monding der haven is gekomen, de brug geopend is en, na eenige oefening, zal het wel niet veel bezwaren opleveren, om dan door de p. m. 100 voet breede opening te stoomen.

Nu blyft nog over het bezwaar, dat het kleine aantal schepen van uit het Schottegat en van de werven van de Heeren Jesurun en van der Meulen niet direct van hun ligplaats onder zeil zullen kunnen gaan; doch met een open wind, en met in inachtneming der noodige voorzorgen, zal het, na eenige oefening blyken, dat dit geen onoverkomelyk bezwaar zal zyn, en men zou de bekende bekwaamheid van de Curaçaosche schoenerkapiteins te kort doen, met te veronderstellen, dat voor hen onmogelyk zou zyn, wat in andere landen dagelyks zonder veel moeite gedaan wordt. Is de wind schraal en niet bezeild, dan moeten de schepen ook nu, tot voorby het Waaigat verhalen, alvorens zeil te zetten, hetgeen dan ook meestal geschiedt, en het kan als geen bezwaar beschouwd worden, om door de wyde opening der brug te verhalen.

Zyn de winden bezuiden het Oosten tot het Zuidwesten (welke laatste rigting van wind hoogst zeldzaam, ja zelfs slechts enkele malen 's jaars waait), dan kunnen de binnenvallende schepen hun ligplaats aan de kade der Willemstad, in het Waaigat en aan de daar te stellen kade aan de Otra-Banda dadelyk bezeilen, en valt het soms moeilyk, by harde winden hun vaart te stuiten, maar dan heeft men altyd nog ankers en trossen tot zyn beschikking. Eenmaal stil liggende, kunnen de schepen, als zy benoorden de brug moeten zyn, gemakkelyk derwaarts verhalen.

Het zal aan de loodsen, na eenige oefening, niet moeilyk vallen, zoodanige voorzorgen te nemen, dat hieruit voor de scheepvaart geen bezwaren of moeilykheden voortspruiten.

Geen verandering heeft plaats in den tegenwoordigen toestand van zaken, want ook nu zyn de loodsen verpligt zorg te dragen, dat de binnenvallende schepen, ingevolge het havenreglement, het Waaigat niet zeilende passeren.

Dat, ten gevolge van meerdere onkosten, veroorzaakt door een overbrugging, de handelsbelangen van Curaçao in het algemeen en de scheepvaart benadeeld zouden worden, kan de Commissie niet toegeven, daar het Gouvernement het voornemen heeft, geen tol- of bruggeld te heffen van de, door de brug varende, schepen. De vryhaven van Curaçao, waar de Scheepvaart reeds zoo weinig bezwaard is, zal dus daarvoor niet vermeden behoeven te worden, en het zal wel niet in de gedachte, van welken reeder of handelaar ook, opkomen, zyn vaartuigen niet naar Curaçao te zenden, omdat zy soms, kosteloos, een brug hebben te passeren.

2°. Dat door de gedeeltelyke demping van den ingang van het Waaigat de scheepvaart bemoeijelykt en de vrye ligplaats van alhier te huis behoorende schepen, die niet bevracht zyn, weggenomen zou worden, terwyl de vernaauwing niet alleen aanslibbing veroorzaken maar ook den gemakkelyken afvoer van stoffen en vuilnis zal tegengaan, waardoor de gezondheid der bewoners van Scharló en Pietermaai, ten gevolge van de daardoor ontstane uitwaseming, in gevaar gebragt zou worden.

De Commissie kan, wat dit punt betreft, kort zyn en zou zich kunnen bepalen tot de opmerking, dat de adressanten ook in dit opzigt door slechte inlichtingen zyn misleid geworden.

Immers zal het toch uit het plan der overbrugging van het Waaigat ten duidelykste blyken, dat in den toestand van dat binnenwater niets wordt veranderd, en de bezwaren, door de adressanten opgegeven, alleen bestaan in de verbeelding van hun berigtgevers.

Door de Commissie is voorgesteld, de communicatie tusschen de Willemstad en Scharló daar te stellen door middel van een schipbrug met een open vak van 12 Ned. El, en geen dempingen te doen plaats hebben, waardoor de ingang van het Waaigat zou worden vernaauwd. Hieruit volgt van zelf, dat er geen sprake kan zyn van belemmering der Scheepvaart, nog minder van aanslibbingen aldaar of van bemoeilyking van den afvoer van stoffen en vuilnis.

Niemand zal toch kunnen beweren, dat het leggen van 6 ponten van 1 á 2 palm diepgang, waaruit de brug zal bestaan, den geregelden afvoer zal belemmeren; want, ware dit het geval, dan zouden de veel dieper gaande schoeners hiertoe veel eerder aanleiding geven.

Wat nu betreft het wegnemen van de vrije ligplaats van de alhier te huis behoorende schepen, die op bevrachting wachten, kan de Commissie eveneens het gunstige advies uitbrengen, dat die vrije ligplaats door de geprojecteerde brug in het geheel niet wordt weggenomen.

De voor de brug aanbevolen plaats is, van de Klip Chikito (Scharló) naar de Heeren-straat (Willemstad), en valt daardoor grootendeels in de lyn, waar thans geen vaartuigen mogen ankeren, om het pontjesveer op die plaats niet te belemmeren. In plaats nu, dat de ligplaats der Schoeners in het Waaigat wordt benadeeld, is, ter voorkoming van mogelyke bezwaren, en ten gerieve van de Scheepvaart, voorgesteld, de gronden der Kleine Werf, welke aan het Waaigat

liggen aan te koopen, en als vrije ligplaats beschikbaar te stellen; hieraan kunnen minstens twee Schoeners van 10 voet diepgang een goede en vrije ligplaats vinden. Verder zal, door het vervallen van het pontjesveer, een goede ligplaats voor één Schoener van 7 á 8 voet, langs de kade van het Yshuis gevonden worden; beoosten de brug zal ligplaats genoeg zyn voor twee vaartuigen van 7 á 8 voet, van 6 voet tegen den Noordelyken oever, voor vier á vyf vaartuigen in het midden en aan de Zuidzyde; en eindelyk voor verscheidene schepen aan de kade der pakhuizen aan de Zuidzyde.

Hieruit blykt ten duidelykste, dat de schepen eerder een grootere dan kleinere vrije ligplaats zullen bekomen, en acht de Commissie dit punt dan ook voldoende wederlegd.

Wat nu betreft het bezwaar, dat de Scheepvaart door de overbrugging van het Waaigat zou belemmerd worden, diene dat de vaartuigen, die naar dat Oostelyk strekkende binnenwater bestemd zyn, ten gevolge van de meest heerschende O. N. O. winden, verpligt zyn altyd te verhalen, zullende het 12 N. El breede open vak der brug daartoe wel geen moeilykheid opleveren, ook is de hoogte der brug boven water voldoende, om ten allen tyde ponten en kleine vaartuigen zonder mast, gelegenheid te geven, er onder door te varen.

Die schepen, die nu zeilende het Waaigat willen verlaten, zullen, ten gevolge van de vele aldaar ten anker liggende vaartuigen, toch meestal naar de monding moeten verhalen, om eerst dáár zeil te zetten; dit kan even goed geschieden als er een brug ligt. Hierby komt nog dat de Commissie voorgesteld heeft door het plaatsen van kanonnen en palen op de oevers en van ringbouten op de brug, het verhalen der schepen te vergemakkelyken en by de verankering der brug gebruik te maken van een byzonder soort van ankers, waarop de vaartuigen niet kunnen stooten. Uit het bovenstaande blykt dat de Commissie aan de meeste bezwaren, die er door de brug voor de scheepvaart zouden kunnen ontstaan, reeds te gemoet gekomen is, niet twyfelende of, indien er zich later nog bezwaren mogten voordoen, die onwillekeurig aan haar aandacht ontsnapt zyn, het Gouvernement steeds bereid zal zyn, die weg te nemen, als de billyke klagten op een voegzame wyze tot zyn kennis worden gebragt.

Ten 3e. De weinige noodzakelykheid van een brug en de groote onkosten aan haar daarstelling verbonden, terwyl men, wat den tyd van overgang betreft, niet veel winnen zou; en eindelyk wat betreft het bekomen der noodige gelden.

De Commissie acht zich niet geroepen dit punt toe te lichten, en zou kunnen volstaan met de wederlegging dezer bezwaren aan het bestuur over te laten. Niettemin mag zy zich niet onthouden, hierby te voegen, dat de ondervinding in elk beschaafd land heeft geleerd, dat elke verbetering en vergemakkelyking der communicatie tusschen de verschillende deelen van een stad, de gemeenschap bevordert en ontwikkelt, maar tevens, dat de bezwaren, die daaruit zouden kunnen ontstaan, niet meer gevoeld worden, naarmate men de voordeelen daarvan meer leert waarderen. Ook is het moeilyk voor ingezetenen van een plaats, waar nooit een brug bestaan heeft, haar voordeelen naar juiste waarde te schatten.

Zooveel is zeker, dat de haven van Curaçao in geen exceptionelen

toestand verkeert en dat, indien de kolonie Curaçao haar ondergang te gemoet moest gaan, door een overbrugging van haar haven, zoo als de adressanten vermeenen, elke andere handelplaats, zoo als Rotterdam, Amsterdam, New-York, Londen enz. reeds lang te gronde gerigt zou zyn.

Ook wat de finantiëele zyde betreft, acht de Commissie zich niet bevoegd de geopperde bezwaren te wederleggen; doch zy kan zich niet onthouden haar bevreemding te kennen te geven, dat de adressanten zich door hun berigtgevers zoover hebben laten misleiden, dat zy de onderstelling geuit hebben, dat het Gouvernement de hand zou leggen op een particulier fonds (de Weeskamer); ten einde geld magtig te worden tot daarstelling der brug.

Adressanten zullen wel beämen, dat dit nimmer zou kunnen geschieden, zonder toestemming van den Kolonialen Raad, welks leden toch uit hun midden gekozen zyn.

Ook gelooft de Commissie de hoop te mogen uitdrukken, dat na de door haar verschafte inlichtingen, de adressanten zullen terugkomen van hun bezwaren en de overtuiging zullen erlangen, dat de daarstelling van een brug meer tot heil, dan tot den ondergang der kolonie, zal bydragen.

De Commissie koestert ten slotte de hoop, dat zy, na gelet te hebben op al de bezwaren, die door een brugstelsel konden ontstaan, die bezwaren door haar voorstellen zooveel mogelyk heeft weggeruimd en tot hun minimum herleid. Het volstrekt in het midden latende, of een overbrugging der haven en van het Waaigat noodzakelyk is of niet, uit zy bescheiden haar meening, dat het daarstellen van bruggen hoogst wenschelyk is, en dat het, door vergemakkelyking der Communicatie, veel zal bydragen om meer vertier te doen ontstaan.

Overtuigd als de Commissie is, dat het in de bedoeling van haar opdragt gelegen was, een zoo onafhankelyk en onpartydig mogelyk rapport op te stellen, zal het voor haar leden een groote voldoening zyn, al is het nog zoo weinig, te hebben bygebragt, om UHEG. ten dienste te zyn in UHEG.'s onvermoeide pogingen, om den bloei en de welvaart dezer kolonie te bevorderen.

Moge dit ons werk ook strekken om veel slecht onderrigte en tegen het plan der Overbrugging gestemde personen tot betere inzigten te brengen, dan zou de Commissie haar moeite ruimschoots beloond achten. De Commissie stemt dan ook volkomen toe, dat door UHEG. van haar Rapport dat gebruik zal gemaakt worden, dat UHEG. mogt wenschelyk achten.

De Commissie,

J. PHAFF.

W. F. H. VAN RIEMSDYK.
L. K. Inst. I.

GENEREUX J. R. DE LIMA.

W. C. GAERSTE.

W. C. WILLEMSEN.